ASAMBLEA DE TODOS

ASAMBLEA LEGISLATIVA DEL DISTRITO FEDERAL
VI LEGISLATURA

LA COMISIÓN DE GOBIERNO Y
EL COMITÉ DE ESTUDIOS Y ESTADÍSTICA SOBRE LA CIUDAD DE MÉXICO
PRESENTAN

TESIS GANADORAS 2013

DOCTORADO

LA ACCESIBILIDAD COMO INSTRUMENTO ANALÍTICO PARA COMPRENDER LA ORGANIZACIÓN ESPACIAL DE LA CIUDAD DE MÉXICO

LA DELIBERACIÓN SOBRE EL DISTRITO FEDERAL MEXICANO EN LA LEGISLATURA LVII DEL CONGRESO DE LA UNIÓN. UN ACERCAMIENTO DESDE EL DISEÑO INSTITUCIONAL Y EL ANÁLISIS ARGUMENTATIVO

ENTRE EL CONTROL Y LA LIBERTAD. CONFIGURACIONES DEL TRABAJO, IDENTIDAD Y ACCIÓN COLECTIVA DE LOS TAXISTAS DE LA CIUDAD DE MÉXICO

Tesis Ganadoras
2013



Doctorado



Rubén García Monroy

1º Lugar

EL COLEGIO DE MÉXICO

Centro de Estudios Demográficos, Urbanos y Ambientales

Doctorado en Estudios Urbanos y Ambientales

Promoción 2008-2012

LA ACCESIBILIDAD COMO INSTRUMENTO ANALÍTICO PARA COMPRENDER LA ORGANIZACIÓN ESPACIAL DE LA CIUDAD DE MÉXICO.

Un estudio a dos escalas usando *Space Syntax*

Tesis presentada por:

RUBÉN GARNICA MONROY

Para obtener el grado de:

DOCTOR EN ESTUDIOS URBANOS Y AMBIENTALES

Directora: Dra. María Eugenia Negrete Salas

Ciudad de México, 2012

EL COLEGIO DE MÉXICO

Centro de Estudios Demográficos, Urbanos y Ambientales

Doctorado en Estudios Urbanos y Ambientales

CONSTANCIA DE APROBACIÓN

Director de tesis: _____

Aprobada por el Jurado Examinador:

1. Prof. Boris Graizbord Ed _____

2. Dr. Salomón González Arellano _____

3. Dr. Manuel Ordorica Mellado _____

México, D.F.

26 de Noviembre de 2012

"Automobiles are often conveniently tagged as the villians responsible for the ills of cities and the disappointments and futilities of city planning. But the destructive effects of automobiles are much less a cause than a symptom of our incompetences at city building"

Jane Jacobs

The Death and Life of Great American Cities, 1964: 17

AGRADECIMIENTOS

Dedico esta investigación a Vero, por ser mi gran amiga y esposa y una apasionada por su trabajo para mejorar la vida de los que habitamos las ciudades, porque sin su apoyo esto no hubiera sucedido. A Mateo y Paula, para quienes este esfuerzo es aún incomprensible. También le dedico ésta a todos los que luchan desde sus trincheras porque tengamos ciudades mejor planeadas, más limpias y con ciudadanos dignos de ellas.

Realizar esta investigación ha sido una de las empresas mas grandes que se me han presentado en mi vida, reconozco que no habría sido posible sin la inspiración ni la participación directa o indirecta de mucha gente. Agradezco a mi directora y amiga María Eugenia Negrete, cuya guía en todo el proceso de la investigación resulta invaluable, además de su lectura meticulosa que hicieron este texto más claro para los lectores; al profesor Boris Graizbord, cuya lectura crítica y cuestionamientos me permitieron aclarar muchas veces el objeto de realizar esta investigación. Dentro del CEDUA de El Colegio de México, reconozco el apoyo del Dr. Luis Jaime Sobrino, coordinador del programa, y a todos los profesores que discutieron y cuestionaron ampliamente mi investigación, pero que al final le otorgaban el beneficio de la duda.

Esta investigación no se habría podido realizar sin la invaluable ayuda de Miguel Uribe, porque me facilitó una copia de su cartografía digital de la ciudad de México y después me ayudó a optimizar *Mindwalk*, sin lo cual no se habría podido realizar el análisis de accesibilidad. También agradezco a Raúl Lemus por haberme enseñado y ayudado a resolver mis problemas con el SIG. Hago una mención especial tanto a Enrique Olguín y Betzabeth Aguilar de Centro Geo, que pusieron a mi disposición un equipo para poder correr el modelo, como a Víctor Ferreira, quien desde Lisboa me ayudó a hacer algunas pruebas para el análisis de la ciudad.

Agradezco el apoyo del gran ejército de amigos y familia: a todos los "Mártires del Doctorado" por su aliento, discusiones, pero especialmente por esos grandes momentos de risas y camaradería; a Claudia, por su ayuda y discusiones respecto a la correcta interpretación de *Space Syntax*; a Marisol, Balazs y José, por estar siempre al pendiente de mis avances; a mi gran familia *Shalom*, quienes me han enseñado lo que es vivir la fe; a mis amigos (que son muchos y que sería injusto omitir a alguno) que han estado observando esta etapa de mi vida y me alientan, porque sé que cuento con ellos; y a mi familia por su apoyo en todo momento - Miriam, Gabriel, Fita, Miguel y los Garnica Sánchez, al Dr. Juan Manuel Garibay, Eréndira, los Garibay Wendler y los Garibay Allen. Finalmente, reconozco que esta investigación no habría sido posible sin el apoyo de CONACYT.

ÍNDICE

INTRODUCCIÓN **1**
El modelo empleado 3
El caso de estudio 4
Hipótesis de la investigación 5
Objetivo de la investigación 6
Estructura del documento 6

CAPÍTULO I. LA ACCESIBILIDAD **9**
La organización espacial de las ciudades 10
Cinco diferentes formas de entender y planificar la ciudad 12
Hacia una planificación integral 18
La accesibilidad como instrumento analítico 23
La accesibilidad en las dimensiones urbanas 27
La accesibilidad y la dimensión espacial 29
La accesibilidad y la dimensión social 32
La accesibilidad y la dimensión temporal 34
Conclusiones 35

CAPÍTULO II. MEDICIÓN DE LA ACCESIBILIDAD **39**
Técnicas para la medición de la accesibilidad 40
1. Accesibilidad por índices compuestos 40
1.1. Oportunidades acumuladas 40
1.2. Basada en la utilidad 44
1.3. Modelos gravitacionales 47
2. Accesibilidad espacio-temporal 53
3. Accesibilidad a partir del análisis de redes 55
3.1. Accesibilidad relativa 56
3.2. Accesibilidad integral 57
3.3. Space Syntax 59
Criterios para la selección de una técnica de medición 66
Escalas analizadas por las diferentes técnicas de medición 67
Variables requeridas por los modelos para la medición de la accesibilidad 70
Características de los resultados obtenidos de la medición de la accesibilidad 73
Potencial de uso de los resultados obtenidos de la medición de la accesibilidad 75

Selección de la técnica para el estudio de caso 78
Space Syntax como herramienta de análisis 79

CAPÍTULO III. *SPACE SYNTAX* 83
La ciudad como una entidad 83
Premisas de *Space Syntax* 84
Herramientas de representación y análisis 87
El mapa axial 88
El mapa de segmentos 89
El mapa de líneas continuas 90
Principales mediciones 93
La relación forma – organización en las ciudades 96
La rueda deformada 97
El proceso dual de creación 99
El movimiento natural 100
La economía del movimiento 102
La centralidad como un proceso 103
Limitaciones y alcances de *Space Syntax* para la investigación 107

CAPÍTULO IV. Descripción de la ciudad de México y su estructura vial 111
La planificación en la ciudad de México 112
Dos programas "integradores" de las actividades y el transporte 119
Descripción visual de la estructura vial de la ciudad 123
Propiedades de la red vial 130
Longitud de líneas continuas 131
Conectividad 138
Longitud de "frente de cuadra" 145

CAPÍTULO V. La accesibilidad de la ciudad de México usando *Space Syntax* 151
Los objetivos del análisis de accesibilidad 152
Inteligibilidad y sinergia 154
Inteligibilidad 154
Sinergia 156
Accesibilidad metropolitana 157
La ciudad accesible 162
Accesibilidad local 171
Núcleos de accesibilidad 180

Núcleos categoría 1 ... 184
Núcleos categorías 2 y 3 ... 186
Corredores urbanos ... 190
Comparación con los objetivos de dos programas de desarrollo urbano ... 193
Programa de General de Desarrollo Urbano del Distrito Federal –PGDUDF- ... 193
Programa de Ordenación de la ZMVM –POZMVM- ... 198
Conclusiones ... 202

CONCLUSIONES ... 205
El potencial de la accesibilidad y la pertinencia de *Space Syntax* como modelo de análisis ... 205
La estructura de la Ciudad de México ... 208
Las diferentes escalas de la Ciudad de México y los efectos recíprocos con el transporte de alta capacidad ... 210
El Metro ... 211
Posibles investigaciones en el futuro ... 212

Anexo A: Metodología para la elaboración del mapa de líneas continuas del AUCM ... 235
Cartografía. ... 235
Criterios para la elaboración de los mapas. ... 241
Consideraciones para la determinación del tipo de análisis a elaborar ... 246
Mapa axial. ... 246
Mapa de segmentos. ... 246
Mapa de líneas continuas. ... 247

Anexo B. Definición de los sectores propuestos por la COMETAH ... 249
Sectores metropolitanos ... 249
Núcleos de centralidad de los sectores ... 250

Referencias ... 253

ÍNDICE DE CUADROS

Cuadro 2.1. Escalas analizadas por las técnicas de medición de la accesibilidad..... 69

Cuadro 2.2. Variables requeridas por los modelos para la medición de la accesibilidad..... 72

Cuadro 2.3. Características de los resultados obtenidos por las técnicas de medición de la accesibilidad..... 74

Cuadro 2.4. Potencial de uso de los resultados obtenidos de la medición de la accesibilidad 77

Cuadro 2.5. Variables requeridas y disponibles para la medición de la accesibilidad empleando accesibilidad integral y *Space Syntax*..... 81

Cuadro 4.1. Las 35 líneas más largas de la Ciudad de México..... 137

Cuadro 4.2 Relación entre conectividad y longitud de las líneas 142

Cuadro 4.3. La conectividad de la red del Metro 144

Cuadro 4.4. Relación entre longitud de "frente de cuadra", tipo de flujos predominantes y su tendencia a ser modificado 146

Cuadro 5.1. Cuadro comparativo entre la *ciudad accesible* y el AUCM, respecto a su longitud y longitud de "frente de cuadra"..... 167

Cuadro 5.2. Niveles de accesibilidad (metropolitana y local) de las líneas del Metro..... 179

Cuadro 5.3. Las 27 líneas más accesibles de la Ciudad de México a escala local. 182

Cuadro 5.4 Núcleos de accesibilidad y tipo de población que los habita..... 190

Cuadro 5.5. Cuadro comparativo de núcleos de accesibilidad y centros propuestos por el PGDUDF 196

Cuadro 5.6. Corredores urbanos propuestos por el PGDUDF y su coincidencia con los corredores urbanos (por accesibilidad) 197

Cuadro 5.7 Coincidencias entre los Sectores Metropolitanos y Núcleos de accesibilidad y Corredores Urbanos 201

Cuadro A.1. Cuadro indicativa de las delegaciones y municipios considerados en el AUCM y la ZMVM del año 2000..... 235

Cuadro A.2. Características de las once líneas del Metro 241

ÍNDICE DE FIGURAS

Nota: El asterisco (*) indica que la figura es a color, éstas se pueden apreciar en la versión electrónica adjunta al documento impreso.

Figura 1.1. Ciclo de interacción entre el uso del suelo y el transporte 24
Figura 1.2. Dimensiones y componentes de la ciudad 29
Figura 1.3. Componentes espaciales de la accesibilidad 30
Figura 1.4. Ambiente de la circulación 31
Figura 2.1. Tipos de viajes 46
Figura 2.2. Trayectorias y prismas espacio-temporales 54
Figura 2.3. Accesibilidad relativa e integral 56
Figura 2.4. Mapa axial. Área central de la Ciudad de México 60
Figura 3.1 El espacio como elemento intrínseco de las actividades humanas 86
Figura 3.2. Comparación del patrón espacial de dos sistemas similares 87
Figura 3.3. Mapa axial de un pequeño pueblo francés 88
Figura 3.4. Mapa de segmentos de una pequeña parte de Londres 89
Figura 3.5. Tres representaciones del mismo camino curvo 91
Figura 3.6. Líneas agregadas 92
Figura 3.7. Mapa de líneas continuas 93
Figura 3.8. Estructura de *rueda deformada* 98
Figura 3.9. Proceso dual de creación. Nicosia, Chipre. 100
Figura 3.10. Relaciones de influencia entre atractores, configuración y movimiento 101
Figura 3.11. Relación entre localización de actividades y configuración espacial 103
Figura 3.12. Accesibilidad local de un área de la ciudad de México 105
Figura 3.13. Identificación de subcentros a partir de la intensificación de la traza. 106
Figura 4.1. Crecimiento de la ciudad de México 112
Figura 4.2. Distribución de viajes por modo de transporte 119
Figura 4.3. Estructura Urbana para los años 1984 y 2000 121
Figura 4.4. Sectores metropolitanos propuestos por la COMETAH 122
Figura 4.5. Traza de las delegaciones Cuauhtémoc y Benito Juárez 124
Figura 4.6. Diferentes trazas al poniente de la ciudad de México 125
Figura 4.7. Trazas en el oriente de la ciudad de México 126
Figura 4.8. Diferentes densidades en la Ciudad de México 128
Figura 4.9. Trazas irregulares de la Ciudad de México 130

Figura 4.10. Distribución de las líneas del AUCM por su longitud. 132
Figura 4.11. Distribución de las líneas del AUCM por su conectividad. 139
Figura 4.12. Conectividad de la red vial de la Ciudad de México..... 143
Figura 4.13. Longitud de frente de cuadra del AUCM 149
Figura 5.1. Inteligibilidad de la ciudad de México 156
Figura 5.2. Sinergia en la ciudad de México 157
Figura 5.3. Centros y corredores urbanos en el Distrito Federal para los años 1984 y 2000 173
Figura 5.4. Sectores metropolitanos y sus núcleos de centralidad propuestos por la COMETAH . 174
Figura 5.5. Pruebas del análisis de accesibilidad con diferentes radios 178
Figura 5.6. Sinergia de las 12 líneas mas accesibles a nivel local y metropolitana 183
Figura 5.7. Conexión del núcleo Ecatepec (N2) con la estructura vial 188
Figura 5.8. Conexión del núcleo Polanco (N3) con la estructura vial 189
Figura 5.9. Comparación de los centros urbanos, subcentros y corredores urbanos propuestos por el PGDUDF y los niveles de accesibilidad local de la estructura vial 195
Figura 5.10. Núcleos de accesibilidad dentro del Circuito Interior. 199
Figura A.1. Red del Metro (año 2000) 240
Figura A.2. Comparativo de mapas mostrando la eliminación de polilíneas que no formaban anillos de circulación. 242
Figura A.3. Comparativo de mapas mostrando la simplificación de las glorietas 243
Figura A.4. Criterios para representar los accesos a las estaciones del Metro. 245
Figura B.1. Sectores metropolitanos propuestos por la COMETAH 251
Figura B.2. Núcleos de centralidad propuestos por Metrópoli 2025 252

ÍNDICE DE MAPAS

Nota: Todos los mapas son a color, éstos se pueden apreciar mejor en la versión electrónica adjunta al documento impreso.

Mapa 1. Área urbana de la ciudad de México 214
Mapa 2. Estructura vial del AUCM..... 215
Mapa 3. Área compacta y dispersa dl AUCM 216
Mapa 4. Grandes vacíos dentro de la estructura vial del AUMC 217
Mapa 5. AUCM. Longitud de líneas 218
Mapa 6. AUCM. Comparativo entre líneas mayores a 3Km. y vialidades primarias..... 219
Mapa 7. AUCM. 35 líneas más largas..... 220
Mapa 8. AUCM. Conectividad 221
Mapa 9. AUCM. Longitud de "frente de cuadra"..... 222
Mapa 10. Accesibilidad metropolitana 223
Mapa 11. Accesibilidad metropolitana. La ciudad accesible 224
Mapa 12. La ciudad accesible. Primer intervalo 225
Mapa 13. La ciudad accesible. Primer intervalo comparado con las vialidades primarias 226
Mapa 14. La ciudad accesible. Segundo intervalo..... 227
Mapa 15. La ciudad accesible. Tercer intervalo 228
Mapa 16. Accesibilidad local (R3)..... 229
Mapa 17. Accesibilidad local. Líneas más accesibles 230
Mapa 18. Accesibilidad local. Núcleos categoría 1 231
Mapa 19. Accesibilidad local. Núcleos de centralidad 232
Mapa 20. Accesibilidad local. Corredores urbanos..... 233
Mapa 21. Accesibilidad local + Núcleos de centralidad + Corredores urbanos 234

INTRODUCCIÓN

Al hablar de la forma urbana, es común encontrarse con visiones muy diversas, así que se puede hablar de ella como el resultado de la competencia entre productores y/o consumidores con el fin de localizarse en los sitios de mayor conveniencia de acuerdo a la combinación más favorable entre localización y cantidad de espacio; también se puede explicar como el escenario de la interacción social y autoexpresión de sus habitantes; o como la distribución de polos de atracción que generan flujos, que modifican la organización funcional y su configuración; o se ve como una red de puntos geográficos interconectados en un sistema por un número de rutas, o como una composición geométrica capaz de organizar las actividades, incluyendo la densidad de ocupación del suelo.

Pero lo importante de la ciudad no es sólo su forma o apariencia, o sólo los procesos sociales que se dan día a día, sino también el espacio donde se relacionan lo público y lo privado es decir, el espacio público. Éste es un sistema abierto y continuo que conforma el esqueleto de la ciudad y cuya morfología es la evidencia de cómo la sociedad ha adaptado y transformado el territorio con el fin de poder lograr una organización espacial de las actividades favorable para sus habitantes.

Casi cualquiera de estas explicaciones parten del hecho tácito pero observado (Jacobs, 1964) de que los lugares con una buena accesibilidad son más atractivos y tienen un valor en el mercado mayor, ya que responden a la lógica de que la gente se localizará en lugares que optimicen el acceso a los servicios necesarios para su vida (Makri, 2001: 8).

Sin embargo al momento de planificar las ciudades se sigue teniendo, generalmente, una visión sectorizada, es decir, para cada uno de los elementos que integran el espacio urbano, la vivienda, las oficinas y comercios, los equipamientos, la red vial, el transporte, etc., se planean de una manera independiente, como si sus acciones no tuvieran un impacto en los otros sectores.

Buscando una solución para el problema de la expansión territorial, por una parte, y de la movilidad en las ciudades por el otro, se han buscado alternativas al paradigma de planeación urbana: de una planeación basada en la predicción-provisión de infraestructura para las necesidades de desplazamientos de los habitantes, (enfoque desde la oferta), hacia una *planeación integral* (Banister, 2002), que incida en una menor demanda de viajes, la cual se debe

entender como: *el arreglo eficiente de las actividades en la ciudad empleando la proximidad entre éstas y una mayor conectividad provista por los diferentes modos de transporte, es decir, a partir de la accesibilidad.*

La principal diferencia observada en el cambio hacia una planificación integral basada en la accesibilidad, es que se integra la planeación de los usos de suelo y del transporte, considerando no solo los orígenes y los destinos distribuidos en el territorio (únicos elementos considerados por los análisis basados en la movilidad), sino la proximidad de las actividades y su grado de conexión por el sistema de transporte.

Las implicaciones de este cambio aún cuando parecen simples resultan muy significativas, no solamente para los planificadores sino también para los tomadores de decisiones y los habitantes, ya que:

- El concepto de accesibilidad en sí provee las bases para hacer balances entre las políticas de uso de suelo y del transporte.
- Permite a los planificadores evaluar los efectos por los cambios en el transporte y en el uso de suelo a partir del potencial de interacción entre lugares distribuidos en la estructura urbana.
- Evidencia la importancia del transporte y los usos de suelo para los hogares y empresas, porque para éstos lo importante es tener acceso a los lugares de su interés.
- Puede servir como un indicador económico si se emplea como un valor de insumo para el cálculo de los beneficios económicos generados por los cambios en el uso de suelo y transporte.
- Al presentar la disponibilidad de los diferentes destinos deseados para los individuos y para medir la equidad social (dependiendo de la posibilidad de diferenciación y desagregación espacial de cada medida, acotada por las condiciones socioeconómicas ya sea de los grupos sociales o de los individuos) puede funcionar como un indicador social.

Una mejora en la accesibilidad en las ciudades conlleva a beneficios tales como: la reducción de la necesidad de viajes, especialmente los hechos en automóvil; el mejoramiento de la calidad ambiental, la seguridad, y por lo tanto, la calidad de vida; la creación de nuevos desarrollos inmobiliarios determinados por su localización, escala, densidad y diseño.

Resulta entonces conveniente plantearse la pertinencia de realizar una investigación que considere la accesibilidad como el eje articulador de la planificación del transporte y de los usos de suelo de la ciudad.

El modelo empleado

En términos prácticos, la accesibilidad se entiende como un índice que asocia las oportunidades (sean servicios de salud, educación, mercado, recreación, las fuentes de empleo, las redes de transporte público ó algún otro equipamiento urbano) con los costos que implica alcanzarlas, y donde las variaciones del índice de accesibilidad generalmente dependen del "tamaño" de la oportunidad y/o de la "distancia" para alcanzarla.

Existen diferentes formas de medir la accesibilidad, dependiendo del tipo de análisis, propósito y variables por observar: por índices compuestos, con prismas espacio-temporales y a partir del análisis de redes (Batty, 2009). Si se utilizan las mediciones con índices compuestos, se señalará el comportamiento de los individuos en relación a las actividades económicas y sociales de su interés a partir del costo que les implique llegar de un lugar a otro. En cambio, si se hace un análisis con prismas espacio-temporales, cada uno de estos muestra el comportamiento de un individuo, donde sus limitaciones de tiempo y presupuesto son las que determinan su conducta de viaje y selección del destino. Por su parte, los análisis de redes se basan en las características geométricas y topológicas de la ciudad y emplean la red vial como la variable de análisis, por lo que es posible observar cómo influencian los cambios de la infraestructura de la ciudad a toda la estructura urbana.

En esta investigación para estudiar la accesibilidad se decidió emplear el análisis de redes debido a la importancia que tiene la estructura vial para el crecimiento y desarrollo interno de la ciudad, a la relativa facilidad que implica hacer el análisis (a diferentes escalas) a partir solamente de la red vial y las características de representación gráfica, interpretabilidad y facilidad para comunicar los resultados a los no expertos los resultados obtenidos.

De las tres formas de medir la accesibilidad a partir del análisis de redes: la accesibilidad relativa, la accesibilidad integral y *Space Syntax* se decidió emplear el tercero, ya que solamente utiliza la estructura vial para calcular los niveles de accesibilidad, midiendo la cercanía relativa de cada uno de los componentes con el resto, esto es a partir de las conexiones físicas de las líneas que definen las rutas más cortas de la red.

El modelo *Space Syntax* fue desarrollado para entender la ciudad a partir de su configuración espacial, empleándola como una variable independiente, pero determinante en la organización de los sistemas sociales, lo cual permite observar el grado de influencia de los factores sociales en la configuración de éstas y explorar las consecuencias de cambios que podrían haber ocurrido u ocurrir en un futuro. Los resultados obtenidos en los análisis empleando el modelo *Space Syntax* han ayudado a entender el funcionamiento de un sistema urbano, ya que la cantidad de movimiento peatonal o vehicular que registra cada una de las calles está fuertemente influenciado por sus valores de accesibilidad, al igual de su localización respecto a todo el sistema (Hillier et al., 1993).

De acuerdo a resultados obtenidos en análisis de muchas ciudades de todo el mundo empleando *Space Syntax*, se ha encontrado una fuerte correlación entre las mediciones obtenidas (accesibilidad –global y local- principalmente) y la dinámica u organización espacial de las ciudades, encontrando asociaciones directas entre algunos fenómenos urbanos como densidad poblacional, valores de suelo, usos de suelo, tráfico vehicular y peatonal, entre otros (Hillier y Vaughan, 2007).

El caso de estudio

En el año 2000, la ciudad de México era la zona metropolitana más extensa y poblada del país. Cubría un área aproximada de 7,815 km^2 y estaba conformada por 16 delegaciones y 61 municipios de tres entidades federativas: Distrito Federal, Estado de México e Hidalgo.

Su tamaño es producto de procesos demográficos, de concentración de actividades económicas y políticas de ocupación del suelo a lo largo del tiempo, principalmente en la segunda mitad del siglo XX. El crecimiento se dio a lo largo de las principales vialidades y carreteras que la comunicaban con otras ciudades, por lo que se construyó infraestructura vial y para el transporte que ayudaron a la consolidación de la ciudad (como el Metro, los Cetram, las terminales de autobuses de pasajeros y el aeropuerto) (Garza Villarreal, 2003).

A lo largo de este tiempo, las autoridades han buscado controlar y regular el crecimiento de la ciudad, que parece mas bien producto de los procesos sociales, económicos, políticos y culturales que de una verdadera planificación y regulación de su parte. Es así, durante este gran lapso de tiempo, se pueden encontrar planes para el ordenamiento y desarrollo urbano tanto para

el Distrito Federal como para los municipios del Estado de México pero siempre diferenciando a los sectores de desarrollo urbano y transporte (Gobierno del Distrito Federal, 2000).

Sin embargo, en ningún programa de desarrollo urbano se analizaron "los impactos en el desarrollo urbano de los distintos lineamientos establecidos para la planeación, proyectos y programaciones de obras de infraestructura del transporte, de las diferentes dependencias involucradas en la ZMVM" (Comisión Metropolitana de Asentamientos Humanos, 1998: 111); tampoco había "algún indicador de la cantidad relativa de infraestructura y los servicios de transporte que facilitan los viajes (accesibilidad "ex ante")" (Islas Rivera, 2000: 91).

Hacer una medición de los niveles de accesibilidad de la ciudad de México empleando *Space Syntax* permitirá ayudar a entender cómo se ha construido la ciudad. No se tiene conocimiento de algún análisis del área urbana de la ciudad de México empleando el modelo de *Space Syntax*, razón por lo cual esta investigación también puede resultar relevante.

Hipótesis de la investigación

Al igual que en muchas ciudades, la planeación y organización espacial de las actividades en la Ciudad de México se ha realizado de una manera desarticulada por parte de los sectores de desarrollo urbano y transporte y vialidad, lo cual puede ser resultado de una visión causal en la que se piensa que la implementación del transporte es el resultado de la organización espacial de las ciudades o por el contrario, que tiene la capacidad de transformar e incluso crear espacios urbanos.

Para poder lograr una mejor coordinación entre los sectores de desarrollo urbano y transporte es indispensable tener presente que existe una relación sistémica. La accesibilidad es una propiedad del territorio que involucra la interacción entre diferentes zonas y la infraestructura para el desplazamiento de los individuos y por lo tanto, permite entender cómo es que las ciudades se organizan espacialmente.

A partir de esto, la investigación parte de la hipótesis que:

> *La configuración de la estructura vial de la ciudad de México condiciona el grado de accesibilidad de sus calles, lo que modifica la relación sistémica que existe entre la localización de las actividades y de transporte que posibilita el desplazamiento de los habitantes.*

Objetivo de la investigación

El objetivo de esta investigación es presentar el concepto de la accesibilidad como un instrumento capaz de articular la planeación de los usos de suelo y el transporte, utilizando la red vial como organizadora del territorio. Para esto se decidió calcular y analizar los niveles de accesibilidad de las calles de la ciudad de México con el fin de:

- Advertir el potencial de la ciudad, a escalas metropolitana y de barrio, para una localización más eficiente de las actividades, empleando la proximidad entre éstas y una mayor conectividad provista por el sistema de transporte
- Señalar la forma en que se relacionan físicamente diferentes zonas de la ciudad,
- Entender la importancia que tiene la estructura vial y los sistemas de transporte para lograr una mejor integración entre éstas,
- Comparar los planes generales de desarrollo urbano y los niveles potenciales de accesibilidad que tiene la ciudad.

Estructura del documento

La presente investigación se divide en seis capítulos. En el primer capítulo se plantea el tema de la organización espacial de las ciudades y cómo la accesibilidad ha estado presente siempre en la planeación de las ciudades, pero poco aprovechado por los planificadores. Se inicia el capítulo con una revisión de las diferentes formas de entender las ciudades, con el fin de comprender los enfoques y énfasis que se le ha dado en la literatura especializada. La segunda sección de este capítulo plantea la necesidad de un cambio de paradigma en la planeación: de la planeación sectorizada (transporte y usos de suelo) hacia la planeación integral que emplea la accesibilidad como herramienta que permite constituir el transporte y los usos de suelo en un mismo sistema, con dinámicas particulares que actúan y se reflejan en el territorio. Posteriormente, se plantea una definición del concepto de accesibilidad a partir de la revisión de la literatura especializada, de la cual se señalan sus componentes esenciales y se propone ésta como un instrumento analítico útil para la planeación territorial. Finalmente, al ubicar el concepto de accesibilidad dentro de las tres dimensiones urbanas: la espacial, la social y la temporal, se puede observar el impacto que podría tener en las ciudades la aplicación de este instrumento.

El segundo capítulo presenta una revisión exhaustiva de la literatura especializada respecto a las diferentes formas de medición de la accesibilidad, observándose fundamentos, su operacionalización, sus variaciones y las ventajas y limitaciones de cada medición para, posteriormente agruparlas por tipo de análisis según la propuesta hecha por Batty (2009). Posteriormente se hace un análisis comparativo de las técnicas con respecto a ciertas características de interés para esta investigación: las escalas posibles de análisis, las variables requeridas por los modelos, las características de los resultados arrojados por cada técnica y el potencial de uso de éstos. Finalmente, se seleccionó la técnica o modelo mas pertinente a la hipótesis y objetivos de esta investigación.

El tercer capítulo describe el conjunto de teorías y técnicas que conforman el modelo *Space Syntax*. El capítulo esta dividido en cinco secciones, la primera presenta los fundamentos teóricos o premisas que dan cuerpo a las técnicas de medición de la accesibilidad; la segunda sección presenta de una manera breve las herramientas de representación y análisis empleadas por *Space Syntax*. A partir de estas herramientas y fundamentado también en los análisis de redes, es posible medir algunas propiedades configuracionales de la red, las cuales se presentan en la tercera sección, de las cuales la de mayor interés para esta investigación es el potencial de accesibilidad. La cuarta sección describe los principales hallazgos de la aplicación de *Space Syntax* en referencia a los fenómenos urbanos, destacando los temas de centralidad y el patrón morfológico de las ciudades (independientemente de su tamaño y cultura que los habita). Para concluir este capítulo, se hace referencia a sus limitaciones, para poder definir los alcances reales de esta investigación.

El cuarto capítulo describe el área de estudio de la ciudad de México de dos maneras. Se inicia con una breve reseña de algunas de las condicionantes mas importantes que impulsaron el crecimiento de la ciudad hasta llegar al año 2000. La siguiente sección presenta dos programas de ordenación urbana que han servido de referencia para los planes de desarrollo posteriores, porque buscaban vincular las actividades (representados en los usos de suelo) con el transporte para impulsar el desarrollo de la ciudad, proporcionando de una mejor manera los servicios requeridos por la población. Luego, se mencionan algunas de sus condiciones territoriales mas importantes, tales como extensión del área urbana, unidades político-administrativas que incluye y extensión, en kilómetros lineales, de la red vial y la manera en que los habitantes de la ciudad se desplazan

para realizar sus actividades. Finalmente, se describe la ciudad a partir de su red vial, observando sus propiedades de longitud, conectividad y tamaño de frente de cuadra.

En el quinto capítulo se analizan los niveles de accesibilidad de la ciudad de México a con un mapa de líneas continuas, basado en el modelo *Space Syntax*. Esta forma de analizar la ciudad permite identificar el potencial de desarrollo urbano y movimiento que tiene cada calle y por lo tanto, constituye un instrumento para la planeación integral. Con este modelo se hizo un diagnóstico de la ciudad a dos escalas: la metropolitana y la local, haciendo evidentes algunos procesos urbanos y tipos de movimiento particulares de la escala de análisis, por ejemplo, en la escala metropolitana es importante saber el potencial del territorio para la localización de ciertas actividades económicos como la industria o los servicios (como oficinas o fuentes de empleo) empleando modos de transporte que faciliten a los habitantes alcanzar estas oportunidades. Además, los resultados se compararon con dos programas de desarrollo urbano para la ciudad, con el fin de ver si había las condiciones físicas necesarias para alcanzar los objetivos trazados por las autoridades para el desarrollo de la ciudad. Los resultados muestran la capacidad de la herramienta para analizar la ciudad a un nivel territorial, pero como muchos modelos, será necesario complementar este análisis con mas información (como usos de suelo, densidades de ocupación de suelo, aforos peatonales y vehiculares y características socio-económicas de la población) para poder hacer el diagnóstico mucho más completo y preciso de la ciudad de México.

Se concluye la investigación con la discusión respecto a la pertinencia del uso de *Space Syntax* de acuerdo al marco conceptual de la accesibilidad (Capítulo I) y a la hipótesis de investigación; las características de la estructura vial de la ciudad de México; las diferentes escalas de la ciudad y los efectos recíprocos con el transporte de alta capacidad, para finalizar, con algunos frentes de posibles investigaciones a futuro.

Finalmente los anexos describen la metodología seguida para elaborar los mapas analizados, las condiciones que determinaron el tipo de análisis (siguiendo el modelo *Space Syntax*) y un resumen de la forma en que la COMETAH (1998) delimitó los sectores metropolitanos propuestos en el Programa de Ordenación de la Zona Metropolitana del Valle de México.

CAPÍTULO I. LA ACCESIBILIDAD

Una manera de acercarse al entendimiento de la organización espacial de las ciudades es a partir del análisis de la relación entre las actividades (realizadas por los individuos y manifestadas en los usos de suelo) y del transporte que permite la movilidad y facilita la interacción espacial entre las diferentes áreas de la ciudad, materializado en los modos, la infraestructura y el equipamiento necesario, y una manera de medir esta interacción es a partir de la accesibilidad.

El concepto de accesibilidad en la planeación ha estado presente desde el nacimiento del urbanismo como ciencia a mediados del siglo XIX, cuando las ciudades se transformaron por las nuevas condiciones socioeconómicas y las innovaciones tecnológicas, producto de la Revolución Industrial (Fernández Güell, 2006: 13). Sin embargo, fue Hansen (1959) quien al definir la accesibilidad identificó sus principales características. A partir de esto, la accesibilidad se ha convertido en un elemento clave para entender la relación entre las actividades y el transporte, por lo que, en la planeación urbana se han empezado a utilizar índices de accesibilidad como herramienta con el fin de integrar estos dos componentes de la ciudad.

El presente capítulo desarrolla el tema de la importancia de la accesibilidad en las ciudades en cuatro secciones. En la primera se presenta la importancia que tiene el concepto de accesibilidad en la organización de las ciudades que se ve reflejado en algunos modelos desarrollados por diferentes disciplinas: el desarrollo urbano, la economía urbana espacial, las ciencias sociales, la geografía social, la planificación del transporte y la planificación territorial. La segunda sección plantea el actual cambio de paradigma en la planeación: de la planeación sectorizada hacia la planeación integral, y cómo se puede adoptar la accesibilidad como herramienta para alcanzarla, señalando sus fortalezas, pero también los obstáculos a los que se enfrenta. En la tercera sección se analizan diferentes definiciones de este concepto para identificar sus características principales y se plantea una definición propia suficientemente amplia que permite englobar diversos enfoques o propósitos de estudio. La última sección expone cómo la accesibilidad atiende las tres dimensiones de la ciudad (la espacial, la social y la temporal) y sus correspondientes componentes (usos de suelo, los grupos sociales, los periodos de tiempo y el transporte).

La organización espacial de las ciudades

Para entender el crecimiento y la organización espacial de las ciudades primero se necesita tener presente que éstas son una acumulación de hechos y eventos que han transformado su estructura urbana[1] a lo largo de su historia.

En las ciudades los grupos sociales que la habitan necesitan de un espacio físico para desarrollar sus actividades, el cual generalmente es una edificación[2]; al agrupar los edificios se constituyen ciertos patrones de utilización del suelo, los cuales se pueden explicar como el resultado de la conveniencia de conseguir la combinación más favorable posible entre la localización y cierta cantidad de espacio (Herce Vallejo y Magrinyà Torner, 2002: 69). Asimismo, los individuos necesitan interactuar con otros individuos para complementar sus actividades, por lo que es necesario que éstos se muevan en el territorio empleando algún modo de transporte.

Una de las muchas maneras de analizar la ciudad es a partir de su morfología, la cual también se puede estudiar de dos maneras: a partir de la tipología de sus edificios, es decir, de ciertos elementos formales, su relación contextual con el medio ambiente y elementos constructivos que son evidencia de un momento histórico concreto; o a partir del espacio público (plazas, parques y jardines) y la red vial, que son los elementos clave para combinar y dar soporte a todas las actividades y a los grupos sociales (Herce Vallejo y Magrinyà Torner, 2002: 88; Hillier, 1996a: 41; Jacobs, 1964; Massey, 1995: 51; Salingaros, 2005).

Al parecer, la segunda forma de análisis plantea una visión más integral ya que considera la importancia que ha tenido la red vial en el crecimiento de la ciudad, estableciendo las relaciones de la ciudad con su entorno, conforma el esqueleto que organiza sus barrios y sectores y funciona como frontera entre tejidos de diferentes características o elementos de unión entre éstos (Herce Vallejo y Magrinyà Torner, 2002: 88).

Sin embargo, se debe considerar que ninguna ciudad tiene una distribución homogénea de las actividades ni una traza regular, ni una cobertura total por parte de los diferentes modos de

[1] Los elementos que definen la estructura urbana son: la localización de las actividades (residencia, trabajo, equipamiento y servicios); la distribución geográfica y la forma de la traza que contiene al conjunto de edificios; el sistema de transporte; los sistemas de infraestructura (agua, drenaje, provisión de energía y telecomunicaciones); las estructuras verdes y azules (cuerpos de agua), localizadas dentro o cerca de la ciudad (Næss, 2006: 2).
[2] Esta puede ser casa habitación, oficina, comercio, centro educativo, etc.

transporte que permita un igual acceso a éstas, por lo que no existirán condiciones espaciales iguales para todos sus habitantes.

El proceso de configuración de la ciudad física, es decir, de la localización de las actividades y la forma de la traza, puede explicarse de la siguiente manera: para minimizar la barrera que crea la distancia por costo o tiempo (también denominada fricción), los individuos buscan que las actividades (principalmente residencias y trabajo o servicios) estén cercanas ya sea por proximidad física o mediante el empleo de los sistema de transporte (Næss, 2006; H. W. Richardson, 1971).

El principio que permite entender y analizar la proximidad como la facilidad para superar la fricción de la distancia es la accesibilidad (Miralles-Guasch, 2002: 42). Dando como resultado que los lugares con altos niveles de accesibilidad suelen ser áreas con mayor variedad de actividades (usos mixtos) y con altos niveles de densidad por lo que, además, resultan más atractivos para satisfacer las necesidades de sus habitantes, lo cual también es aprovechado por aquellas actividades que necesitan de la interacción directa con otros individuos para incrementar sus utilidades. Por la otra parte, las actividades que no requieren de una interacción directa con otros individuos o cuyas actividades trascienden la escala intraurbana, prefieren localizarse en áreas con menores niveles de accesibilidad (Herce Vallejo y Magrinyà Torner, 2002: 12; Hillier et al., 1993). De esta manera, el valor del suelo en las áreas con altos niveles de accesibilidad tiende a ser mayor al de aquellas áreas de difícil acceso, por lo que los individuos deben decidir si emplean sus recursos (económicos y de tiempo) en invertir en un lugar accesible a un costo elevado pero reduciendo sus gastos de transporte o adquirir un lugar menos accesible (pero con la posibilidad de tener mayor extensión), a un costo menor, pero con un gasto mayor en el transporte.

Generalmente, el resultado de esta decisión es que las actividades como el comercio y los servicios, que obtienen una utilidad del uso del espacio, se ubican en áreas con mayor accesibilidad, mientras que actividades como residencias o la industria (que necesitan generalmente grandes extensiones de espacio) tienden a localizarse en áreas con menos accesibilidad (Estupiñan y Rodríguez, 2008; Herce Vallejo, 2004; Hurd en H. W. Richardson, 1971: 47; Transit Cooperative Research Program, 2003; Wachs y Kumagai, 1973)

Cinco diferentes formas de entender y planificar la ciudad

Por lo anterior, podemos afirmar que la accesibilidad es un concepto siempre presente en la dinámica de las ciudades debido la relación sistémica entre la localización de las actividades y el sistema de transporte, por lo que casi cualquier explicación de la estructura urbana (a partir de modelos económicos, sociológicos o geográficos) o planificación territorial o de transporte la incorpora, de una manera explícita o tácita.

Podemos ver la presencia del tema en propuestas utópicas como las "ciudades jardín" de Ebenezer Howard (de finales del siglo XIX) o la *Ville Contemporaine* para tres millones de habitantes del arquitecto suizo Le Corbusier, que proponían nuevas ciudades a partir de la racionalidad arquitectónica, con un riguroso orden geométrico y una zonificación determinada de las actividades humanas.

El diseño de la "ciudad jardín" permitiría a sus habitantes un fácil acceso a sus actividades cotidianas, como el trabajo, la recreación y la educación a partir de la proximidad que había dentro de "unidades equilibradas de ciudad, acotadas en extensión y tamaño" (Herce Vallejo y Magrinyà Torner, 2002: 95). Aún cuando esta idea solo se logró materializar en dos ciudades inglesas (Letchworth y Welwyn)[3], tuvo una fuerte influencia tanto en la Inglaterra de la posguerra como en Suecia y en planificadores y arquitectos americanos (Jacobs, 1964: 28). Actualmente algunos de sus planteamientos se ven reflejados en propuestas de planeación y desarrollo urbano como el Nuevo Urbanismo, el Desarrollo Orientado al Transporte (TOD por sus siglas en inglés) y el *Smart Growth* (Banister, 2002).

En 1922 Le Corbusier presentó su propuesta urbanística: la *Ville Contemporaine* para tres millones de habitantes, cuyos principios fundamentales eran la movilidad, residencias saludables, fácil acceso a los lugares de trabajo y a los alrededores (naturales) a partir del uso intensivo del automóvil. A pesar de tampoco haberse materializado, esta propuesta dejó una gran huella en el urbanismo moderno: la concentración de funciones en diferentes zonas de la ciudad, la homogeneización de la traza (ortogonal en su mayoría), la separación tajante en la estructura vial de los peatones y los vehículos y la creación de gran infraestructura vial que permitiera un rápido desplazamiento del automóvil (Jacobs, 1964: 33; Makri, 2001: 10; Salingaros, 2005: 101). A

[3] Porque no fue capaz de crear las oportunidades de empleo necesarios para evitar el *commuting* a Londres

partir de esto y hasta la actualidad, las ciudades contemporáneas se han transformado y adaptado de alguna manera a esta racionalidad lo que ha provocado por una parte la sectorización de las actividades y por otra la dispersión en el territorio (Ascher, 2004).

Por otra parte, la visión económica para explicar el crecimiento y organización de las ciudades parte del entendido de que la ciudad es el resultado de las decisiones tomadas por los productores y los consumidores con el propósito de mejorar su ubicación en los mercados de bienes, servicios, productos y factores de la producción. Si observamos en la mayoría de modelos económicos espaciales, los objetos de estudio son el suelo (incluyendo la vivienda) y el empleo, mientras que la forma de relacionar éstos es con las redes de comunicación (tanto el sistema de transporte como la tecnologías de la información), por lo que podemos afirmar que la presencia del concepto de accesibilidad se encuentra implícito en estos modelos.

Los modelos o teorías de la localización, de base económica o del lugar central (Christaller, Lösch y Weber) tratan de explicar la existencia y organización de las ciudades con respecto a las áreas de mercado a partir de la interacción entre las economías de escala y el costo del transporte. En la teoría de localización, por ejemplo, cuando se considera el costo de localización (reflejado en el costo del suelo) existe un ajuste en la ubicación de las empresas y los hogares[4], considerando un equilibrio entre la proximidad o accesibilidad y espacio (superficie) (Wegener y Fürst, 1999: 11).

Algunos modelos económicos plantean que el desarrollo urbano es el resultado de las funciones de producción que incorporan además de la mano de obra y el capital, factores espaciales como la economía de aglomeración, los costos de transporte y el costo del suelo. Mientras que otros, lo explican a partir de la conducta individual de las empresas, los propietarios del suelo o los hogares dentro del mercado. Un modelo de esto es el de Alonso -1964-, cuyo supuesto básico es que tanto las empresas como los hogares eligen su ubicación de acuerdo a lo que estén dispuestos a ofertar por la renta de un lugar, considerando los costos del transporte. Wingo (en Graizbord, 2008: 42) explicó cómo las firmas y los hogares (como fuerza de trabajo y como consumidores finales) buscan maximizar su utilidad en función de la distancia.

[4] Las empresas tienden a aprovechar por un lado las economías de escala, y por el otro las de aglomeración, de acuerdo a su producción, la tecnología y sus proveedores. Mientras que las residencias buscan ajustar las necesidades de espacios y las presencias de localización con las restricciones de presupuesto.

Otros modelos centraron su atención en la importancia de la innovación para el crecimiento de las ciudades y desarrollaron la teoría de los grandes ciclos (por Kondratieff y Schumpeter), apuntando que la historia económica es el resultado de una sucesión de fases de crecimiento impulsadas por la incursión de innovaciones tecnológicas como la máquina de vapor, el ferrocarril o el automóvil (Anas et al., 2000).

Desde la visión de las ciencias sociales, el desarrollo espacial de las ciudades se ha entendido como es el resultado de la apropiación del espacio, ya sea de manera colectiva o individual. Algunos autores han reconocido, en sus definiciones de ciudad, a ésta como una dimensión fundamental de la existencia humana[5], sin embargo Wegener y Fürst (1999: 16) señalan que estas aproximaciones han sido esencialmente sociales y por lo tanto, no han desarrollado explícitamente la dimensión espacial y temporal del desarrollo urbano.

Una aportación clásica la realizó la Escuela de Chicago al adoptar una posición urbanista llamada ecología humana con una visión biológica[6]. Observaron que la conformación del orden urbano estaba constituido por "las relaciones espaciales y temporales de los seres humanos afectados por las fuerzas selectivas, distributivas y acomodativas en el medio ambiente" (Lezama, 1989: 43) y explicaron los patrones de uso de suelo como el producto de la competencia y la división económica del trabajo, ubicando los objetos y las actividades en el espacio de acuerdo al rol que juegan en la sociedad. Por lo tanto, si una firma requiere de una localización específica para poder funcionar apropiadamente, competirá con otras firmas para obtenerla. A partir de estas observaciones se crearon tres modelos que buscan explicar el crecimiento de las ciudades: el modelo de zonas concéntricas de Burgess, el modelo de sectores de Hoyt y el modelo de múltiples núcleos de Harris y Ullman, los cuales sostienen que las actividades afines se localizan en la misma área, formando aglomeraciones o pequeños centros y que se agrupan por: a) una accesibilidad diferenciada, es decir, algunas actividades requieren de infraestructura específica; b) compatibilidad o incompatibilidad de uso de suelo; y c) conveniencia de localización considerando los costos de renta (Goodall, 1972).

[5] Bahrdt definió a la ciudad como la interfase entre lo público y lo privado de la sociedad; Goffman como el escenario de la interacción social y auto-expresión; Lefebvre la plantea como el medio del mundo donde se desarrolla la vida diaria; Harvey y Castells la entienden como el campo de acción para los movimientos sociales (Wegener y Fürst, 1999: 16).

[6] La ecología humana estudia el proceso humano grupal para ajustarse a su entorno, y la visión biológica parte de la idea que las formas de organización son producidas por la competencia de los recursos ambientales escasos

Por otra parte, la geografía social ha ampliado estas explicaciones buscando patrones de actividades en grupos sociales más específicos (por edad, género o grupo social) para poder caracterizar la conducta socio-espacial. Un ejemplo de esto es el análisis acción-espacio de Chapin, el cual identifica la frecuencia de realización de actividades a partir de la reconstrucción de costumbres diarias en función de la distancia hacia otras actividades, concluyendo cuál es la mejor localización de los hogares, lugares de trabajo, comercio y lugares de esparcimiento o el nivel óptimo de la división espacial del trabajo en las ciudades (Wegener y Fürst, 1999: 17).

Tanto la planificación del territorio como del transporte han sido fuertemente influenciadas por la visión tecnológica respecto al crecimiento de las ciudades. Ésta se basa en el principio de que las ciudades surgieron cuando se dio la división del trabajo (entre la agricultura y otras habilidades más especializadas), a partir de las innovaciones tecnológicas y una localización cercana a las principales rutas comerciales, puertos o ríos. Dentro de esta visión son los cambios en la tecnología energética y de los modos de transporte –por ejemplo, el incremento en la velocidad-, los que determinan la localización de las ciudades en el territorio así como su organización interna e incluso su densidad (Herce Vallejo y Magrinyà Torner, 2002; Miralles-Guasch, 2002; Wegener y Fürst, 1999).

En lo que respecta específicamente a la planeación del transporte, la mayoría de los estudios empíricos han dedicado sus esfuerzos a entender la influencia que tienen los cambios realizados en el uso de suelo en los sistemas de transporte. Una posible explicación de esto es la influencia de las teorías económicas (la separación física entre lugares genera la necesidad de viajar y/o transportar bienes), que además se ha vuelto el principio básico de los análisis del transporte. Otra posible razón es que los efectos en los sistemas de transporte son más evidentes en el corto plazo y por lo tanto, más sencillos de estudiar (Boarnet y Crane, 2001: 33).

La influencia que tiene el transporte en el uso de suelo, por su parte, ha sido muy poco estudiada, ya que los cambios en los usos de suelo suceden de una manera más lenta[7] y están sujetos a otros factores que son difíciles de aislar para ser analizados a fondo, como el crecimiento demográfico, el crecimiento económico, los patrones de consumo, entre otros. Lo que es cierto es que el transporte aumenta la accesibilidad en el territorio y por lo tanto,

[7] Algunos estudios han llegado a estimar que cambios significativos se pueden evidenciar hasta veinticinco años después de su implementación.

transforma las condiciones socio-territoriales de la ciudad, incrementando el potencial de desarrollo y valor de los predios.

Hansen (1959) presentó uno de los primeros estudios sistemáticos donde se confirmó la influencia que tiene la accesibilidad en el desarrollo –crecimiento y transformación- de las ciudades, demostrando que los lugares con una buena accesibilidad y con mayor densidad tenían más probabilidad de un buen desarrollo. En este caso la accesibilidad es directamente proporcional al tamaño del área donde se localiza ésta e inversamente proporcional a la distancia que los separa, y la calcula a partir de un modelo gravitacional basado en la relación población sobre distancia.

Posteriormente, Ingram (1971) la relacionó con las posibilidades que tienen los modos de transporte de proveer un medio rápido y barato para poder superar la distancia entre los diferentes puntos. Sin embargo la mayor aportación al tema, y el propósito de su artículo, es la introducción de dos modos para operacionalizar la accesibilidad: la accesibilidad relativa, la cual se define como el grado en que dos lugares se conectan y la accesibilidad integral, que es el grado de interconexión de un punto con todos los puntos de la red.

En una aproximación diferente, Muraco (1972) propuso un forma de medir y evaluar la accesibilidad de la red intraurbana empleando la noción geográfica de la localización y su asociación con la accesibilidad, es decir la relación espacial, la interacción y la conectividad de los componentes, con el fin de poder construir una forma de medición multivariable de la accesibilidad a partir de los vínculos directos, el costo del viaje y el tiempo empleado en éste. Los resultados observados sugieren que los estudios basados en la accesibilidad proveen de resultados más reales de la variable transporte y los problemas de la localización de las actividades. Por lo tanto, los cambios de localización en los sectores comerciales e industriales deberían ser evaluados bajo esta perspectiva.

Wachs y Kumagai (1973) reconocieron que la accesibilidad es uno de los principales determinantes de la forma de la ciudad porque define su valor, los usos –económicos y sociales- y el nivel de desarrollo que tendrá y proponen que debería funcionar como un indicador social que coadyuve en la creación de políticas públicas (dirigidas hacia la igualdad de oportunidades)y la planeación con objetivos sociales.

Investigando otras aproximaciones y entendimientos de lo urbano, especialmente de cómo las relaciones que establece influyen en su capacidad organizativa del territorio, y con el

desarrollo e implementación de las tecnologías de la información y comunicación, se han retomado los estudios urbanos a partir del análisis de redes[8], es decir entendiendo la ciudad como una gran red compuesta por diferentes redes: las de comunicación, las de infraestructura (agua, drenaje, electricidad, etc.) y la vial para así tener visiones a diferentes escalas a partir de las relaciones.

Esta visión parte del principio que la morfología de la ciudad es el resultado de la composición de dos elementos: el espacio público y los edificios (Herce Vallejo y Magrinyà Torner, 2002: 91). El objeto de estudio de estos análisis es la estructura espacial y el conjunto de puntos geográficos interconectados en un sistema por un número de rutas, con el fin de encontrar patrones de localización y movilidad y de observar la evolución de las redes de transporte (Kansky, 1963: 1), hacer propuestas que integren la movilidad con la distribución espacial de las actividades a varias escalas (Barthelemy, 2011: 2) y observar el grado de resiliencia que la ciudad puede tener (On Line TDM Encyclopedia VTPI, 2012a).

Al ser el espacio público (incluida la red vial) el que permite y distribuye las relaciones urbanas, y al observar su importancia como elemento indispensable de su crecimiento (especialmente las vialidades) y consolidación, los análisis de redes lo toman como base, reduciéndolo a su forma más básica y elemental: una estructura de puntos y líneas (Haggett y Chorley, 1969: 3). Éstos nodos o puntos geográficos se analizan de una manera topológica[9], empleando conceptos de la teoría matemática de grafos[10] para observar su grado de conectividad y la jerarquía (a diferentes escalas) obtenida a partir de las conexiones.

Aún cuando al simplificar la estructura urbana se descarta mucha información[11], con el fin de observar la estructura básica de la red, los modelos han ayudado a: entender las relaciones de complementariedad entre actividades y redes en la organización espacial; poner de relieve la importancia de los parámetros que categorizan las redes, como son su cobertura, capacidad

[8] Estudios muy importantes realizados en la década de 1960, como el de Kansky (1963) y el de Hagget y Chorley (1969) plantearon los fundamentos de muchos estudios actuales, sin embargo se vieron limitados por la falta de grandes bases de datos de redes espaciales y por la carencia de equipos de cómputo suficientemente poderosos para procesar la información (Barthelemy, 2011: 2).

[9] La topología es una "rama de las matemáticas que trata especialmente de la continuidad y de otros conceptos más generales originados de ella, como las propiedades de las figuras con independencia de su tamaño o forma" (Real Academia Española, 2001).

[10] Kansky, K. J. (1963). *Structure of Transportation Networks: Relationships between Network Geometry and Regional Characteristics*: 1

[11] Información de qué sucede en los intersticios o regiones entre líneas o en las mismas líneas (como la longitud, la dirección, su capacidad, etc.), pero que luego se puede volver a incorporar.

estructurante, flexibilidad y limitaciones de crecimiento, accesibilidad y conectividad que otorgan al espacio, nivel de servicio, etc., así como sus correspondencias con los requerimientos de ordenación espacial de las actividades (Herce Vallejo y Magrinyà Torner, 2002: 81). Los análisis de redes se han convertido en una herramienta útil para estudiar cómo se crean y alteran las posibilidades de localización de actividades en el entorno de la ciudad y cómo se crean condiciones para el crecimiento de las ciudades.

Actualmente, algunos planificadores están reorganizando las ciudades o sectores de éstas a partir del entendimiento de la red urbana como instrumento de planeación, porque en ella se reflejan las posibilidades de las relaciones espaciales y la capacidad organizativa del territorio. Es así que se han comenzado a redefinir "las técnicas de planificación territorial (a menudo sobre la base de la concertación) y a recuperarse instrumentos de análisis propios de la geografía y de la economía urbana, adaptándolos a los requerimientos de medición de los efectos estructurantes de las infraestructuras (análisis de grafos y modelos de potencial, principalmente). Poniéndose el énfasis en las redes como oferta y no en las redes como predeterminadas por los requerimientos de la demanda; y en los territorios privilegiados por la topología de estas redes como oportunidades de articulación urbana" (ibid: 161)

Hacia una planificación integral

Al revisar la literatura referente a la planificación actual de las ciudades es posible observar que existe una tendencia de cambio de la ciudad dispersa, que promueve el crecimiento expansivo hacia la periferia de las ciudades donde los usos de suelo son principalmente de un solo tipo, con niveles de densidad bajos, y donde es necesario el empleo del automóvil para poder desplazarse de un lugar a otro (ya que resulta poco viable un sistema de transporte público que cubra toda la red vial) hacia un modelo de ciudad compacta, favoreciendo las ciudades con centros vívidos y buscando disminuir las desigualdades sociales a partir de usos de suelo mixtos, altos niveles de densidad, una red vial funcional, un sistema de transporte público eficiente y una escala adecuada para promover los desplazamientos peatonales y en bicicleta (RACC, 2004).

Por otra parte, en muchas ciudades del mundo la planeación se sigue realizando de manera sectorizada, es decir, cada uno de los sectores que abarca una ciudad (medio ambiente, usos de suelo, vialidades, etc.) planea su participación de una manera independiente, subestimando o

ignorando las relaciones sistémicas y su impacto en los otros sectores. Por ejemplo, los planificadores urbanos orientan sus esfuerzos principalmente en organizar los patrones de actividades, las densidades, entre otras, restándole importancia a la relación funcional de toda la ciudad, ignorando el valor del espacio público para la circulación (calles y banquetas), el cual es el vínculo espacial entre las diferentes actividades, y omitiendo, a veces, los efectos de tiempos y costos de los viajes en los individuos. Mientras que los planificadores del transporte han dedicado su esfuerzo a estimar la demanda de la infraestructura para los vehículos, cuya solución común es la provisión de mas calles, además de proponer modos que permitan o mejoren la movilidad en la ciudad, favoreciendo el uso del transporte motorizado e ignorando que ésta es solamente un soporte de la movilidad (Handy y Niemeier, 1997; Litman, 2003; Zhang, 2004).

Muy poco se ha escrito referente a la integración entre el transporte y el uso de suelo a partir de la accesibilidad por parte de los diseñadores urbanos, probablemente porque se encuentra implícita en las "nuevas" estrategias urbanas basadas en el principio de las tres "D" (densidad, diversidad y diseño) como el *Nuevo Urbanismo* o el *Smart Growth* (Cervero y Kockelman, 1997).

El *Nuevo Urbanismo* promueve un replanteamiento de la política pública y las prácticas de desarrollo de acuerdo a principios como: "los vecindarios deben tener diversidad en uso y población; las comunidades deben estar diseñadas tanto para el tránsito del peatón y el transporte público, así como para el automóvil; las ciudades y pueblos deben estar formados por espacios públicos e instituciones comunitarias bien definidas y universalmente accesibles[12]; los lugares urbanos deben estar rodeados de arquitectura y diseño del paisaje que realcen la historia, el clima, la ecología y las prácticas de construcción locales" (Congress for the New Urbanism, 2009).

La otra propuesta de planeación urbana es el "*Smart Growth*", el cual ve en el crecimiento de las ciudades un potencial para el progreso de sus comunidades, por lo que se busca optimizar los recursos (físicos, naturales y construidos, sociales, culturales y económicos) disponibles para tener un mayor y mejor desarrollo. La provisión de oportunidades (laborales, residenciales de consumo y de ocio) dentro de un área limitada y de los modos de transporte para el traslado son principios fundamentales de esta forma de planear la ciudad; por lo que las comunidades han volteado su mirada hacia las nuevas formas de planeación del transporte, entre las que se

[12] El acceso universal se refiere a que cualquier instalación deberá estar diseñada para cualquier usuario, incluyendo aquellos con discapacidades u otras necesidades especiales.

encuentra la accesibilidad, la conectividad y la multimodalidad del transporte (International City/County Management Association y Smart Growth Network, 2006).

Por otra parte, algunos planificadores del transporte han reconocido que estudiar y planear las ciudades a partir de la movilidad, características de los patrones de viajes de la ciudad (oferta y demanda), alternativas tecnológicas necesarias para enfrentar los volúmenes actuales y futuros, características que deben tener los sistemas de transporte (y las dependencias oficiales) para satisfacer las necesidades de los viajeros (Islas Rivera, 2000: 37) presenta algunas limitaciones de sus métodos y modelos actuales y por lo tanto, están estudiando las posibilidades de una integración de los dos aspectos. Además, han reconocido que esta forma de planeación ha sido ampliamente superada por la realidad, no habiendo infraestructura que sea capaz de satisfacer la demanda de circulación por ellas, lo cual crea incertidumbre respecto a la localización de nuevas actividades –hogares o firmas-, ya sea en áreas centrales o en la periferia, lo que hace que la predicción de la movilidad se vuelva muy compleja (Banister, 2002). Asimismo, los individuos se enfrentan a un conjunto de efectos que influyen en su desempeño y calidad de vida que también afecta el desarrollo económico de las urbes como son la congestión vial y la contaminación, también conocidas como deseconomías (Prud'homme y Lee, 1999).

El cambio consiste en la posibilidad de volver más eficiente el sistema de transporte a partir del fomento de la conectividad de la estructura vial y la diversidad de modos de transporte, siendo una de las estrategias de transporte mas difundidas el Desarrollo Orientado al Transporte (TOD, *Transit-Oriented Development*).

El TOD se entiende como el desarrollo urbano planteado con usos de suelo mixtos -principalmente comerciales- con el fin de maximizar el acceso al transporte público. Su organización típica es la de una estación de transporte (tren, metro, tranvía o autobuses) rodeada por edificios con una gradiente de densidad de población de mayor a menor dentro de un radio aproximado de 400 a 800 metros, por ser esta la escala peatonal apropiada. Algunos de los beneficios obtenidos por este tipo de desarrollo han sido el incremento en los valores de las propiedades cercanas a estos desarrollos; el aumento del movimiento peatonal (y por lo tanto de posibles compradores) en las áreas comerciales; la reducción de congestión de automóviles en las vialidades; la reducción en los niveles de contaminación ambiental; el ahorro en la construcción de más infraestructura para los automóviles.

A partir de todo lo anterior, se puede pensar en un cambio de paradigma en la planificación de las ciudades: de la sectorización, regida principalmente por la planeación para la movilidad hacia una planificación integral, entendiendo ésta como:

> ***el arreglo eficiente de las actividades en la ciudad empleando la proximidad entre éstas y una mayor conectividad provista por los diferentes modos de transporte, es decir, a partir de la accesibilidad.***

Una ciudad con una planificación integral deberá enfocar sus esfuerzos en generar nuevo crecimiento en áreas rehabilitadas o nuevas donde se facilite el acceso a bienes y servicios que se consideren particularmente importantes para la población; además de promover la generación y cumplimiento de metas comunitarias y buscar la reducción de algunas desigualdades entre sectores de la población. También deberá considerar que los individuos y las organizaciones tienen necesidades particulares pero cambiantes, por lo que deberá ser flexible para la toma de decisiones, incluyendo la participación de todos los actores de la ciudad y buscando el equilibrio entre los aspectos económicos, el desarrollo social y el impacto ambiental.

Siendo así, se puede pensar que el campo de acción será el espacio público (las plazas, los parques y jardines y la red vial) y los actores el Estado y la ciudadanía. Para esto, el Estado deberá considerar invertir en el mejoramiento y ampliación de la infraestructura peatonal y vehicular y dando prioridad al transporte público, favoreciendo a la población con menos recursos que son los que mas caminan o usan modos de transporte baratos para llegar a sus destinos. Por su parte, la gran tarea pública y compartida de los ciudadanos será descubrir el interés común para así poder destacar o recomponer su identidad colectiva (Banister, 2005; On Line TDM Encyclopedia VTPI, 2012a; Vasconcellos, 2001; Vegara y de las Rivas, 2004).

Además, el sistema de transporte se deberá ver en términos de mejores ciudades y no solo en términos de movilidad, sino, entendiéndolo como un producto *adhoc* a la comunidad y sus sistemas de soporte para su vida diaria: lugares de residencia, trabajo, la naturaleza del vecindarios y sus alrededores, los sistemas energéticos, agua, drenaje, métodos para la provisión de alimentos, servicios médicos, escuelas, recreación (Owen, 1972: 57).

Para lograrla, se proponen tres principios espaciales: 1) emplear la proximidad entre las actividades, como el mejor sustituto de los largos desplazamientos; 2) facilitar la conectividad

deseada entre las diferentes áreas, con modos de transporte eficientes y adecuados, todo con el fin de mejorar la calidad de vida de sus habitantes y 3) la provisión de fácil acceso a bienes y servicios.

Esta integración conduce a beneficios económicos, sociales y ambientales a las ciudades, tales como: la reducción de la necesidad de viajes, especialmente los hechos en automóvil; el mejoramiento de la calidad ambiental; mayor seguridad; la creación de nuevos desarrollos inmobiliarios evaluados previamente con respecto a su localización, escala, densidad y diseño; promoción del transporte no motorizado; beneficios en la salud de los habitantes, etc.

Los análisis de redes y sus modelos para calcular la accesibilidad, cercanía y conectividad han demostrado ser una herramienta útil para diagnosticar el estado de la ciudad o parte de esta (tanto *ex ante* como *ex post*), porque con ellos se puede observar la relación entre los usos de suelo y el transporte, además de evaluar la disponibilidad y calidad de los servicios básicos.

El empleo de índices de accesibilidad para la planeación integral supone resultados favorables para la ciudad y sus habitantes, tales como: visualizar las diferentes formas y dimensiones de la ciudad dependiendo del modo de transporte y la hora del día, por lo que sería posible hacer ciudades mas accesibles en varios momentos del día, siempre y cuando haya políticas públicas fundamentadas (Casiroli, 2007); las políticas de uso de suelo y transporte podrán consolidarse aún más si se comparte objetivos con otros sectores, como salud y educación; los cambios en la red de transporte son observables y cuantificables respecto al acceso a las oportunidades de los individuos; es posible precisar cómo el impacto del transporte y el desarrollo se distribuye en el territorio, grupos sociales, propósitos y modos de viaje (coincidiendo con los objetivos de la ciudad equitativa); es posible analizar las oportunidades que una ciudad o área ofrece a escalas locales o globales, dependiendo del modo de transporte que se observe y de los intereses de la planeación; se puede cuantificar el valor agregado de las opciones de los viajes para cada grupo social, lo cual permite evaluar el impacto que un cambio en cualquiera de los dos sectores tiene, y por lo tanto, tomar las decisiones más apropiadas para el caso. (Halden, 2002).

A pesar de los beneficios que el empleo de los índices de accesibilidad pueden aportar a la planeación, su uso ha sido muy limitado y su implementación no ha sido muy efectiva, probablemente por los diferentes enfoques y variantes para su medición, tales como los atributos asociados con los determinantes de los viajes, como la distancia y el costo, entre otros (Batty,

2009). Sin embargo, casos como el caso de Curitiba en Brasil y Bogotá en Colombia son ejemplos donde la integración del transporte y los usos de suelo se ha dado de manera exitosa y que han servido de referencia para muchas otras ciudades, incluyendo la ciudad de México (Salazar, 2008).

En 1966, el gobierno de la ciudad de Curitiba (Brasil) desarrolló un plan director que consideraba de una manera integral un sistema de transporte colectivo (BRT –*Bus Rapid Transit*-), sobre ejes estructurantes, y alimentado por líneas secundarias, un sistema de parques urbanos a lo largo de río y en fondos de valle, áreas de usos mixtos (actividad comercial y de servicios en las plantas bajas y residencias de elevada calidad en las plantas superiores) y áreas de actividad económica (parques industriales con una orientación hacia el desarrollo tecnológico). Cada una de las acciones se orientaron hacia la sostenibilidad, permitiendo que los gobiernos y la ciudadanía sean capaces de plantearse y gestionar soluciones integrales respecto a factores muy diversos como la mejora de la calidad ambiental, la generación de empleo, el equilibrio social, el ahorro energético, etc. (Vegara y de las Rivas, 2004: 238).

Con el Plan "Formar ciudad", la ciudad de Bogotá impulsó el desarrollo humano y la convivencia a partir de la recuperación del espacio público y el mejoramiento de la infraestructura urbana (Pizano en Salazar, 2008: 94). Una manera de alcanzar los objetivos fue la implementación de un sistema de transporte masivo integrado (llamado comúnmente TransMilenio), basado en el de Curitiba, con líneas alimentadoras que conectan y por lo tanto dan acceso a más oportunidades a los grupos con menores ingresos localizados en la periferia urbana. Su implementación ha tenido efectos positivos a lo largo de los corredores sobre los que se mueve y sus áreas de influencia, por ejemplo, el mejoramiento de la imagen urbana de la avenida Caracas, la recuperación de espacios públicos y edificios en mal estado, la ocupación de antiguos edificios por oficinas privadas y de gobierno y un incremento en los valores de suelo (Estupiñan y Rodríguez, 2008; Salazar, 2008).

La accesibilidad como instrumento analítico

Para explicar el crecimiento de las ciudades y su organización espacial es necesario tener presente que éstas son producto de transformaciones en la estructura urbana hechas por sus habitantes a lo largo de su historia. Estas transformaciones se pueden explicar por la relación

sistémica entre las actividades realizadas por sus habitantes en lugares específicos y que se manifiestan en los diferentes usos de suelo y el transporte (la infraestructura y los diferentes modos) que permite el desplazamiento de los habitantes a lo largo y ancho del territorio. Una manera sencilla de comprender esta relación es a partir del "Ciclo de interacción entre el uso del suelo y el transporte" (Figura 1.1). Éste se describe de la siguiente manera:

- Los usos de suelo (residencial, industrial o comercial) establecen la ubicación de las actividades humanas (trabajar, habitar, comprar, educación).
- La distribución de las actividades requiere de una red y modos de transporte[13] (a los que se les denominan Sistema de transporte) para superar la distancia entre éstas.
- Los sistemas de transporte posibilitan la interacción entre grupos sociales localizados en diferentes puntos del territorio, la cual puede medirse como accesibilidad.
- La distribución de la accesibilidad determina las nuevas decisiones de ubicación, lo que trae como consecuencia cambios en el uso de suelo.

Figura 1.1. Ciclo de interacción entre el uso del suelo y el transporte



Fuente: Wegener y Fürst (1999) , traducción propia

[13] La red de transporte es la infraestructura construida para la circulación de las personas: calles, puentes, etc. Los modos de transporte son las formas en que los habitantes deciden desplazarse: no motorizados (a pie o en bicicleta) o motorizados (automóvil o transporte público).

La accesibilidad, como se puede ver, es un concepto fundamental para la planeación de las ciudades, sin embargo es "uno de esos términos que todo el mundo usa hasta que se encuentra con el problema de su definición y medida" (Gould, 1969: 64).

Hansen (1959) fue el primero en presentar una definición aplicada a la planeación: "Accesibilidad es el potencial que tienen las oportunidades de interactuar" (p. 73). En esta definición, la accesibilidad se plantea como el nivel de intensidad de la posible interacción entre un punto geográfico (donde se encuentra uno o un grupo de individuos) y el o los puntos donde se encuentre localizada la actividad específica de su interés u oportunidad[14]. La intensidad estará determinada por la capacidad y el deseo o necesidad que tengan los individuos para superar la distancia.

Posterior a esta definición, se han desarrollado diferentes definiciones dependiendo del propósito de cada estudio, de las cuales se presentan algunas en orden cronológico, con el fin de observar sus principales características y nuevos aportes para su comprensión.

> "La capacidad de ser alcanzado, por lo que implica una medición de proximidad entre dos puntos. Aunque también se puede referir a la capacidad de los modos de transporte para proveer a un bajo costo un medio rápido para superar la distancia entre diferentes lugares" (Ingram, 1971: 101).
>
> "Cercanía ya sea en el sentido de conectividad o del menor costo de viaje o tiempo de recorrido" (Muraco, 1972: 388).
>
> "La relación sistemática entre la distribución espacial, la intensidad de desarrollo y la cantidad y cualidad de viajes realizados en una región" (Wachs y Kumagai, 1973: 438).
>
> "La facilidad con la que se puede alcanzar cierto sitio (destino) desde otros puntos en el territorio (orígenes), por lo que sintetiza las oportunidades de contacto e interacción entre determinados orígenes y destinos" (Goodall en Garrocho y Campos A., 2006: 353).

[14] Por oportunidad se entiende cualquier destino demandado por los individuos para satisfacer sus necesidades; generalmente se consideran como oportunidades los servicios (de salud, educación, (super)mercados, recreación, etc.), las fuentes de empleo, las redes de transporte público y algún otro equipamiento urbano.

> "La facilidad para llegar a las actividades (necesarias o deseadas), por lo que refleja características tanto de usos de suelo (localización de actividades) como de los sistemas de transporte (forma en que los lugares se vinculan)" (Handy y Niemeier, 1997: 1175).
>
> "La medida en que la relación uso de suelo – transporte permite a individuos o bienes alcanzar las actividades o destinos deseadas empleando uno o la combinación de varios modos de transporte" (Geurs y van Eck, 2001: 36).
>
> "La capacidad de desplazamiento de las personas y el conjunto de los dispositivos que promueven, permiten, estimulan y alientan al uso social del espacio urbano, de las infraestructuras y de los equipamientos" (Schelotto, 2004).
>
> "La posibilidad y calidad de comunicación entre puntos del territorio" (Ajenjo, 2005: 2).
>
> "La proximidad relativa de un lugar *i* a otros lugares *j*" (Ståhle et al., 2005: 2).
>
> "La proximidad física y/o social de un bien o servicio localizado respecto de la población que lo demanda" (Eibenschutz Hartman et al., 2006: 96).
>
> "La facilidad con la que se puede alcanzar cualquier sitio, dependiendo de su proximidad, la infraestructura de transporte que conduce a este, y los recursos con los que cuenta el individuo para movilizarse" (Næss, 2006: 28).
>
> "La facilidad para llegar a bienes, servicios, actividades y destinos (juntos llamados oportunidades)" (Litman, 2008: 3).

En todas estas definiciones el elemento territorial está presente, ya sea al hacer referencia a la relación entre puntos, lugares u oportunidades (orígenes y destinos), por lo que podemos sostener que la accesibilidad es un atributo del espacio, propio de los lugares, de las ciudades y los territorios (Santos y Ganges y de las Rivas, 2008: 20).

Existen dos posibilidades de relación espacial entre las actividades: cuando se hace referencia al acceso a destinos concretos (como es el caso de la mayoría de las definiciones enunciadas), entonces se le llama accesibilidad relativa; en cambio, si se busca la relación entre un origen y todos los posibles destinos, se le denomina accesibilidad integral (Ingram, 1971:

101). Esta segunda distinción es de suma importancia para determinar la aproximación de medición de la accesibilidad.

Otra característica que se puede observar explícitamente en siete de las definiciones e implícita en el resto, es que para poder alcanzar los sitios deseados es necesario superar la distancia entre ellas, empleando algún modo de transporte. Es entonces, la proximidad o distancia entre un lugar y otro (o el resto de los lugares) el otro factor que definirá el grado de accesibilidad de estos. Y al parecer, es la forma en que se conceptualiza la distancia lo que hace la diferencia entre todas estas definiciones: mientras que para algunos la distancia tiene que ver con la infraestructura y los modos de transporte (que inciden en el costo y tiempo de recorrido)[15], para otros la distancia se determina por el grado de conectividad de cada punto (u oportunidad) de una red[16].

Por otra parte, al analizar con mayor detenimiento las definiciones, uno puede darse cuenta que las variaciones solamente están en la manera en que se definen las oportunidades, por ejemplo: lugares, actividades, destinos, bienes, servicios, infraestructura y/o equipamiento. Sin embargo, lo esencial de la definición de Hansen se mantiene.

A partir lo anterior, esta investigación considera fundamental contar con una definición propia que incluya diversas posibilidades o propósitos:

> **"*la accesibilidad es la facilidad que tiene la población para alcanzar las oportunidades (destinos) distribuidas en el territorio desde cualquier otro punto (orígenes) empleando la red de infraestructura para el transporte".***

La accesibilidad en las dimensiones urbanas

Para entender mejor la relación sistémica entre los usos de suelo y el transporte es necesario primero tener siempre presente que la ciudad es un sistema dinámico, sujeto a influencias tecnológicas, políticas, económicas, demográficas, etc. cuyo campo de actuación es espacial y

[15] Los avances tecnológicos han hecho que la distancia se vuelve relativa, ya que los modos de transporte cada vez son mas veloces y por lo tanto, es posible viajar mayores distancias en tiempos cortos (Miralles-Guasch, 2002: 42).
[16] Este entendimiento parte del supuesto que la ciudad se puede representar como una red y la distancia se determina topológicamente, es decir, por el número de vértices, nodos o aristas necesarios para llegar de un punto a otro. Por otra parte, en la actualidad, no solo las redes de transporte sino también las de telecomunicaciones están transformando el concepto de distancia porque, si se cuenta con la conectividad necesaria, es posible establecer relaciones a grandes distancias desde cualquier lugar sin necesidad de emplear "nodos intermedios" (Herce Vallejo y Magrinyà Torner, 2002: 11).

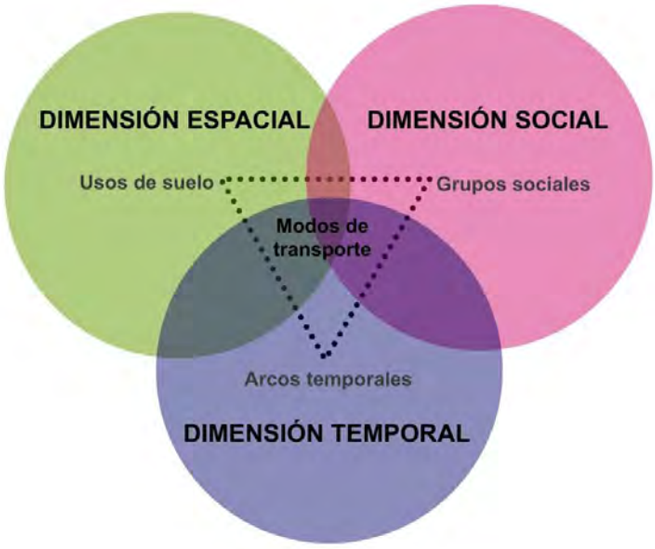
temporal, en el cual se generan relaciones con efectos que no pueden ser determinados de manera unívoca y que además son específicos para cada caso. Por esto se decidió adoptar el concepto de *congruencia* propuesto por Offner (en Miralles-Guasch, 2002: 19) que reconoce esta co-determinación y se ajusta a las dinámicas generadas tanto por los usos del suelo como por el transporte a las dimensiones temporal, espacial y social de las ciudades.

Cada una de estas dimensiones tiene un componente que permite identificarlas con algún elemento que da forma a las ciudades: a la dimensión espacial es posible referirla con los usos de suelo es decir, la distribución de actividades en el territorio que se va modificando a través del tiempo de acuerdo a las condiciones sociales, económicas y tecnológicas; los grupos sociales, con sus características culturales y económicas, son el componente de la dimensión social; los periodos o arcos temporales son los componentes de la dimensión temporal y permiten entender las transformaciones en el territorio, constituidas por relaciones recíprocas que interactúan, se ajustan y modifican (Giddens, 1984).

Estas dimensiones se sobreponen en algún momento, a pesar de tener cualidades muy definidas, por lo que no es posible analizar ni entender la relación transporte-territorio solamente desde una dimensión sino debe entenderse como un concepto multidimensional. Además, la relación de los tres componentes es promovida por los medios de transporte, como el elemento tecnológico que provee de la posibilidad de desplazamiento y por la tanto de la interacción espacial. (Figura 1.2).

Al observar la definición y características de la accesibilidad, se podría pensar que ésta pertenece casi exclusivamente a la dimensión espacial; sin embargo, son los grupos sociales los que desarrollan las actividades y utilizan el sistema de transporte, creando nuevas formas y reasignando funciones al territorio, es decir redefiniendo la estructura urbana. Por esto, es posible afirmar que la accesibilidad , aún cuando es un atributo espacial, se puede insertar en cada una de las tres dimensiones.

Figura 1.2. Dimensiones y componentes de la ciudad



Fuente: Elaboración propia

La accesibilidad y la dimensión espacial

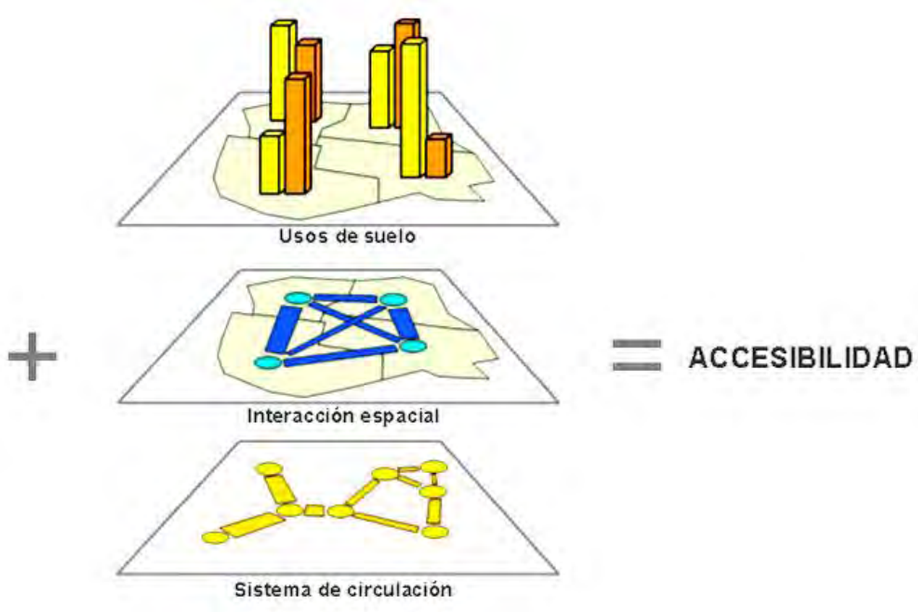
La accesibilidad esta vinculada directamente a la organización y transformación morfológica de las ciudades, ya que es por el empleo de los sistemas de circulación que se da la interacción entre las actividades urbanas localizadas en diferentes partes del territorio (Figura 1.3). También está ligada al crecimiento de la ciudad debido a la relación tan directa que tiene con la ampliación de la red vial: a mayor extensión de la red vial, mayor accesibilidad en el territorio (Herce Vallejo, 2004). Estos procesos de transformación del territorio están influidos por múltiples factores interrelacionados, que actúan en el espacio y el tiempo con efectos que no pueden ser explicados unívocamente y que hacen de cada territorio algo muy específico[17].

Aún cuando un alto valor en los niveles de accesibilidad no garantiza una distribución equitativa de oportunidades en el territorio, se puede afirmar que un lugar accesible es un lugar donde sus actividades tienen una organización eficiente (de acuerdo a la comunidad) y que tiene una buena cobertura por los medios de transporte, por lo que mejora la calidad de vida.

[17] La especificidad de un territorio es el resultado, en un marco temporal, de: el crecimiento demográfico, el crecimiento económico, los patrones de consumo, políticas públicas concretas, las relaciones de los diversos agentes.

Los índices de calidad de vida están basados en factores como ingresos, tipo de empleo, escolaridad, entre otros, y son un indicador de ciertos niveles de satisfacción y disponibilidad de las oportunidades para un grupo de individuos. El problema es que no consideran la facilidad de acceso y la habilidad para hacer uso de estas oportunidades (Craglia et al. en Doi et al., 2008: 1099), olvidándose también que las relaciones sociales suceden en el territorio, y que por lo tanto tendrán comportamientos distintos dependiendo de la forma en que estén organizados dentro de éste (Massey, 1995; Ribeiro y Holanda, 2007).

Figura 1.3. Componentes espaciales de la accesibilidad

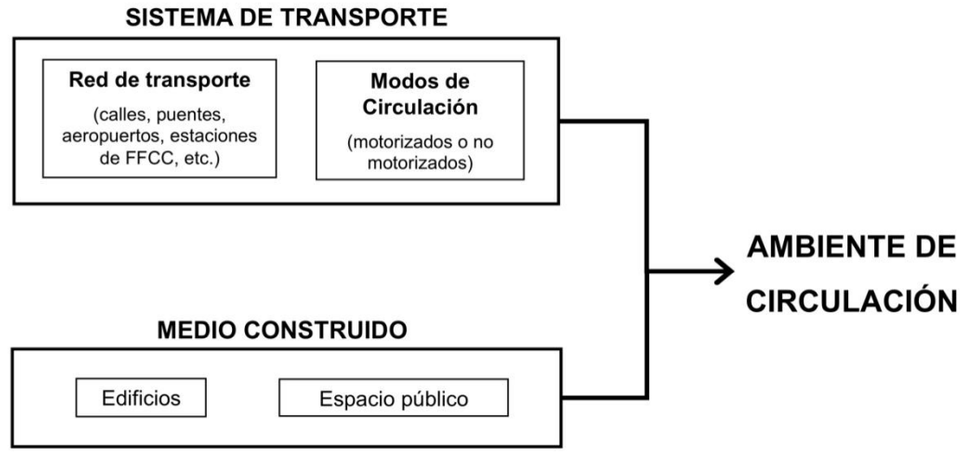


Fuente: Elaboración propia a partir de Rodrigue et al. (2009: 256)

Una buena accesibilidad no solo depende de la forma en que están organizados los usos de suelo sino del *sistema de transporte* (Figura 1.4), el cual está compuesto por la *red de transporte* (estructura vial, puentes, terminales aeroportuarias, de ferrocarriles, etc.) que relaciona todos los componentes espaciales del medio construido (edificios y espacios públicos) y permite la circulación de los individuos por cualquier *modo de circulación* (puede ser motorizado o no motorizado). La combinación del sistema de transporte y el medio construido es el llamado *ambiente de circulación*. Es en este último donde la gente vive y realiza sus actividades, mientras

que es en el sistema de circulación donde se dan los desplazamientos de los individuos (Vasconcellos, 2001).

Figura 1.4. Ambiente de la circulación



Fuente: Elaboración propia

Negrón (2003) afirma que el incremento de la red de transporte y la provisión de un mayor acceso a los equipamientos y servicios provistos por la ciudad y a las zonas de concentración de trabajo son algunos de los factores que contribuyen a la consolidación de un área de la ciudad. El sistema de transporte desempeña un papel muy importante en este proceso, porque el desarrollo interno de cada área depende directamente de la accesibilidad con el resto de la ciudad, y por esto es necesario que esté bien conectada. Las áreas que no cuenten con buenas conexiones o simplemente no tengan, estarán de alguna manera aisladas del resto de la ciudad y por lo tanto, en desventaja con otras que sí lo están. Por esto es posible hablar de un rol discriminatorio que la accesibilidad tiene sobre el territorio, ya que al incrementarse los niveles de accesibilidad de un área se producen cambios en el valor del uso del suelo, el cual generalmente se incrementa, y en el tipo de actividades a desarrollarse e incluso en su densificación, predominando aquellas que requieren de la interacción directa con los individuos (comercios y oficinas), mientras que actividades con menor interacción (residencias e industrias) tienden a localizarse en el suelo con menores niveles de accesibilidad y valor de suelo (Estupiñan y Rodríguez, 2008; Herce Vallejo,

2004; Hillier, 1996a; Miralles-Guasch, 2002; Transit Cooperative Research Program, 2003; Wachs y Kumagai, 1973).

La accesibilidad y la dimensión social

Como las actividades (incluido el equipamiento) no están uniformemente distribuidas en el territorio es posible decir que las ciudades tienen grandes diferencias socio-territoriales y por lo tanto, están habitadas por sociedades desiguales, ya que la disponibilidad de oportunidades para los individuos depende, en gran parte de su localización en la ciudad y de su grado de movilidad.

Hay que entender que además de ser la facilidad para alcanzar un destino, la capacidad de los grupos sociales para superar la distancia (empleando algún modo de transporte) condiciona el grado de accesibilidad por lo que es posible asignarle el componente social.

Si se observan el número de opciones que tienen los grupos sociales y su capacidad para desplazarse (o movilidad), acotado al mismo tiempo, por su condición social (edad, género, educación, salud, etc.) y económica (nivel de ingreso), para acceder tanto a los lugares como a las actividades, es posible entender el potencial que tiene la accesibilidad para ser un indicador social que permita medir "la eficacia de la organización territorial respecto a los diversos proyectos de vida y a las posibilidades que tienen cada uno de los ciudadanos" (Miralles-Guasch, 2002: 43).

Cuando la accesibilidad se relaciona con los grupos sociales es común confundirse con el término de movilidad por ser complementarios, porque son los grupos sociales los que tienen que desplazarse (movilidad) de un lugar a otro en la ciudad considerando sus posibilidades de desplazamiento, los sistemas de circulación disponibles y la distribución espacial de las actividades (accesibilidad).

La accesibilidad y la movilidad se diferencian por ser atributos de diferentes sujetos, mientras que el primero (como ya se mencionó) se relaciona con el territorio, el segundo es una característica de los individuos.

La movilidad es "el conjunto de desplazamientos que tienen que realizar las personas de una ámbito territorial determinado por motivos laborales, formativos, culturales, de ocio o por cualquier otra causa" (RACC, 2004: 43). Esta definición permite observar algunos aspectos muy importantes que se vuelven clave para su correcta aplicación en la planeación de las ciudades: el sujeto de la movilidad es el individuo y el objeto que la permite es el transporte; por lo que, es un

atributo del individuo, ya que es a partir de su capacidad de desplazarse, que tiene acceso a los bienes y servicios necesarios para satisfacer sus necesidades, sin embargo desde una perspectiva territorial ésta no tiene connotaciones negativas o positivas (Ceccarelli en Miralles-Guasch, 2002: 31).

A pesar de la claridad de la definición, también suele confundirse de dos maneras comunes: empleándose como sinónimo de transporte, enfatizando el medio que permite el desplazamiento en lugar de caracterizarlo y olvidándose que el término se refiere a la capacidad del individuo para desplazarse; o considerándose como un sinónimo de infraestructura o equipamiento, siendo estos en realidad solamente "un soporte que sostiene y orienta los medios de transporte en los que se desarrolla la movilidad de los agentes" (Ramírez Velázquez, 2009: 5).

Altos niveles de accesibilidad y un mayor número de oportunidades en el territorio no significa que lo grupos sociales tengan que realizar un menor número de viajes, pero sí mas cortos (y serán realizados principalmente en modos no motorizados) (On Line TDM Encyclopedia VTPI, 2012b), por lo tanto podrán tener una mejor calidad de vida, ya que tienen la facilidad de seleccionar la oportunidad donde satisfacer su necesidad de acuerdo a sus características, intereses y disposición. El transporte motorizado funcionaría como el elemento facilitador de las oportunidades, teniendo como objetivo "asegurar a todos los habitantes de la ciudad las mismas oportunidades de acceder a las diferentes zonas de la ciudad" (Negrón Poblete, 2003: 101).

Las características de los grupos sociales (el componente de esta esfera) que se han identificado para determinar el potencial de accesibilidad son tres: sus necesidades, sus capacidades o habilidades y las oportunidades. La necesidad de viajar y de tener acceso a ciertas oportunidades dependerán de las características de cada individuo: edad, ingreso, nivel de educación, etapa de vida, entre otros. Por ejemplo, el acceso de un joven a una universidad esta condicionado a factores como: a) la escuela a la que asistirá, privada o pública, dependerá por una parte de la selección de los estudios a realizar, a las preferencias personales y a las condiciones socio-económicas de su familia; b) el modo y tiempo de traslado desde su casa a ésta dependerá de si cuenta con un automóvil o no, por lo que tendría que desplazarse en transporte público. Las capacidades o habilidades individuales están relacionadas directamente con las capacidades físicas de los individuos para acceder a los modos de transporte. Finalmente las

oportunidades disponibles que tiene el individuo son aquellas que se ajustan tanto a su ingreso, tiempo, capacidades físicas y características culturales (incluso religiosas).

La accesibilidad y la dimensión temporal.

Las sociedades crean, a través del tiempo y de acuerdo a las condiciones sociales, económicas y tecnológicas lo que Massey (1995: 54) llama periodos de inversión. En cada uno de éstos se desarrolla una nueva forma de estructura territorial, la cual se sobrepone a las estructuras anteriores, generando cambios con diferentes ritmos y por lo tanto, se reflejarán en tiempos distintos: los funcionales son más rápidos que los formales. Al ocurrir la superposición, se generan nuevas formas y distribución del espacio a su manera, haciendo que el territorio se vuelva más complejo en dos sentidos: las estructuras existentes se profundizan pero al mismo tiempo se transforman y se amplían los espacios funcionalmente integrados tanto a escala local como regional; además esta transformación en el territorios servirá como fundamento para el siguiente turno. Las ciudades son entonces, objetos sumamente complejos tanto en lo morfológico y funcional como en lo social, económico y político donde el transporte deberá ser una "estrategia para relativizar una distancia cada vez más amplia, producto de la profundización, transformación y ampliación que sufre el territorio" (Miralles-Guasch, 2002: 23).

Entender las transformaciones territoriales implica comprender que los procesos se dan en ritmos desiguales y desfases considerables que trascienden las generaciones y que responde a formas estandarizadas de comportamiento. Por esto, las transformaciones no pueden verse como un proceso lineal sino como procesos dinámicos, constituidos por relaciones recíprocas, interactuando, ajustándose y modificándose a través del tiempo. Es por esto que para entender el territorio urbano resulta indispensable considerar periodos cortos y largos (arcos temporales), con el fin de ver cómo se superponen, desarrollan e interconectan todos estos procesos, incluido el sistema de transporte (Giddens, 1984).

Es esta dimensión la que nos obliga entonces, a pensar en el territorio y en sus cambios como algo dinámico pero gradual, producto de iniciativas y decisiones tomadas probablemente con mucha anterioridad y que probablemente en otro momento sean obsoletas.

Además, los avances tecnológicos en el transporte han transformado las ciudades respecto a su extensión en el territorio, su organización interna e incluso su densidad, específicamente el incremento de la velocidad ya que la fricción de la distancia se reduce considerablemente y por lo

tanto se genera la distancia relativa, es decir, los individuos están dispuestos a recorrer una mayor distancia en un tiempo determinado[18]. Otra consideración negativa relacionada al transporte que afecta el componente temporal de la accesibilidad, es que a pesar de la reducción en los tiempos de traslado (por el incremento de la velocidad) actualmente las ciudades sufren el problema de la congestión vehicular por tener una planeación basada en los modelos de predicción y provisión de tránsito, por lo que los tiempos de recorrido se han incrementado e incluso en algunos casos, es imposible pronosticarlos.

La temporalidad de la accesibilidad no sólo depende del transporte, sino también de la disponibilidad de las oportunidades en diferentes tiempos (horarios y días de apertura de los establecimientos –comerciales, laborales, recreacionales, etc.-) y del tiempo disponible de cada individuo para participar en actividades que sean de su interés (Geurs y van Eck, 2001: 43). Una manera de estudiar este componente de la accesibilidad es a partir de los prismas de espacio-temporales de Hägerstrand (1970) porque permiten visualizar el potencial de algunas áreas para ciertos individuos con la restricción del tiempo.

Conclusiones

Las ciudades son producto de muchos procesos dinámicos en el tiempo de los grupos sociales que la habitan, pero también de una planificación sistemática por parte de las autoridades. Dependiendo de la disciplina desde la que se estudia, se puede hacer énfasis en alguna de sus partes. Algunas transformaciones se pueden entender, de manera espacial, a partir de la relación sistémica entre las actividades realizadas por habitantes (que se refleja en los usos del suelo) y el empleo del sistema de transporte (que posibilita el desplazamiento y la interacción directa entre los grupos sociales). El concepto que ayuda a entender esta relación es la accesibilidad, por lo que es conveniente estudiar tanto el concepto mismo, como su correspondencia con las tres dimensiones urbanas: la espacial, la social y la temporal.

En las últimas décadas se ha reconocido que los modelos de planeación utilizados en la actualidad han sido superados, por lo que en este capítulo se plantea una definición de planificación que permita pensar de una manera integral en los diferentes procesos que se dan en

[18] Algunos estudios sugieren que el tiempo de traslado no ha variado significativamente en las últimas décadas (Frank, 2000, Rodrigue et al., 2009).

la ciudad, particularmente los de la ocupación del suelo y el transporte: el arreglo eficiente de las actividades en la ciudad empleando la proximidad entre éstas y una mayor conectividad provista por los diferentes modos de transporte, es decir, a partir de la accesibilidad.

Este definición emplea la proximidad y la conectividad como los factores que permitirán tener mejores ciudades y la accesibilidad como el concepto que los engloba y articula.

Con el fin de incluir diversas posibilidades de estudio, se definió accesibilidad como la facilidad que tiene la población para alcanzar las oportunidades (destinos) distribuidas en el territorio desde cualquier otro punto (orígenes) empleando la red de infraestructura para el transporte. Esta definición retoma los elementos principales de otras definiciones encontradas en la literatura y las condensa en tres características:

- La referencia a la distancia o proximidad entre puntos u oportunidades distribuidas en el espacio, por lo que es un atributo del territorio.
- La segunda característica importante de esta definición es que la ciudad se entiende a partir de una red (la viaria), por lo que la distancia esta determinada por el grado de conectividad de cada punto.
- La tercera característica, fuertemente ligada a las dos primeras, es que la relación espacial sea entre un punto (u origen) y todos los destinos, es decir, se propone como una accesibilidad integral.

Aún cuando parece que la accesibilidad estaría comprendida exclusivamente en la dimensión espacial de la ciudad (porque depende de la distribución geográfica de las actividades y de la red viaria), es necesario considerar que las otras dimensiones también están incluidas con sus componentes correspondientes. El grado o nivel de accesibilidad de un punto también está sujeto a: las características socio-económicas, necesidades, capacidades, habilidades y oportunidades de los grupos sociales que la habitan; y los cambios de las condiciones sociales, económicas y tecnológicas a través del tiempo, ya sea en un corto o largo plazo. Esto explica porqué, en cualquier aproximación (económica, tecnológica, social, transporte, etc.) para entender la organización espacial de la ciudad, el concepto de trasfondo de sus modelos es la accesibilidad.

Estudios realizados han demostrado que los lugares con altos niveles de accesibilidad son más atractivos para las actividades como el comercio y los servicios, que necesitan de la

interacción directa con los individuos, por lo que tienden a localizarse en estas áreas; además tienen mayor variedad de actividades y un uso intensivo del suelo; asimismo, adquieren un mayor valor del suelo.

Al buscar una mejor articulación entre los usos del suelo y el transporte, a partir de la accesibilidad, algunos de los principales beneficios deseados son: la posibilidad de evaluar objetivamente la disponibilidad de los servicios básicos para diferentes grupos sociales; la incorporación de otros sectores (por ejemplo, el de salud o educación) para que los objetivos de ciertas políticas públicas sean apropiados y tengan un mayor impacto; los cambios en el transporte se puedan cuantificar y observar su impacto en el acceso a las oportunidades; precisar el impacto del transporte y el desarrollo urbano en el territorio (a diferentes escalas) y los grupos sociales que lo habitan.

CAPÍTULO II. MEDICIÓN DE LA ACCESIBILIDAD

En el tema de la planificación de las ciudades, el empleo de la accesibilidad como una herramienta útil ha estado presente desde el nacimiento del urbanismo como ciencia, sin embargo, recientemente ha retomado fuerza a partir de la búsqueda del desarrollo urbano sustentable. Operativamente, la accesibilidad es generalmente entendida como un índice que asocia los destinos deseados u oportunidades con los costos que implica alcanzarlos por lo que las variaciones (incrementos o decrementos) que se presentan en los índices pueden ser directamente proporcionales al tamaño (en superficie) o importancia que tiene para el individuo la oportunidad a alcanzar e inversamente proporcional a la distancia o tiempo para llegar a ésta.

Existe un gran número de variantes o técnicas para medirla sin embargo, pueden ser agrupadas en tres grandes categorías, dependiendo principalmente del tipo de análisis en el que se sitúa el estudio (Batty, 2009):

1. La accesibilidad medida a partir de índices compuestos. Ésta forma de medición estudia el comportamiento de los individuos en relación a las actividades económicas y sociales, por lo que la definición de accesibilidad se transforma, siendo ésta "el costo que implica llegar de un lugar a otro, habiendo considerado los beneficios recibidos una vez alcanzado el destino" (op. cit.: 191).
2. La accesibilidad espacio-temporal. Este análisis se hace a nivel de individuo, donde sus limitaciones de tiempo y presupuesto son las que determinan su conducta de viaje y selección de oportunidades. Su representación mas común es un prisma espacio-temporal donde el transporte establece tanto la longitud como el área de la trayectoria y por lo tanto el acceso a las oportunidades.
3. La accesibilidad a partir del análisis de redes. Esta forma de análisis se basa en las características geométricas y topológicas de la ciudad y emplea la red transporte de la ciudad como la variable de análisis, por lo que permite observar y analizar las reacciones de los individuos a los cambios en la infraestructura de la ciudad.

Con el fin de poder seleccionar la técnica mas adecuada para cumplir con los objetivos de esta investigación, se hizo una revisión de la literatura para reconocer las técnicas más utilizadas

para calcular la accesibilidad. En la primera parte de este capítulo se hace una revisión de las técnicas, observando su fundamento, fórmula general, variaciones, ventajas y limitaciones y algunas aplicaciones relevantes para esta investigación. La segunda parte del capítulo es una recapitulación de las técnicas, no con un fin comparativo sino para señalar la manera en que diferentes aspectos (las escalas de análisis, las variables empleadas para el análisis, las características de los resultados obtenidos y su potencial de uso) de la accesibilidad son abordados por las técnicas. En la tercera sección se establece la selección de la técnica en correspondencia a la hipótesis y objetivos de esta investigación.

Técnicas para la medición de la accesibilidad

1. Accesibilidad por índices compuestos

Las mediciones de accesibilidad empleando índices compuestos son las mayormente empleadas porque incorporan de una manera muy evidente los dos componentes que intervienen en la interacción: la distribución espacial de los destinos potenciales al igual que el tipo de actividades (también entendidas como atracción u oportunidad) localizadas ahí; el transporte, considerando la distancia, el tiempo y/o el costo como el elemento de resistencia o impedancia. Su operacionalización, y por lo tanto las técnicas de medición, varía dependiendo del enfoque, objetivo, área y limitaciones del estudio, además de los datos disponibles. Las técnicas comúnmente usadas son tres: por acumulación de oportunidades, los basados en la utilidad y con modelos gravitacionales.

Las principales variables que son consideradas dentro de este nivel de análisis son: la distancia métrica entre el origen y las oportunidades, el tiempo de viaje, el costo del mismo, el nivel socioeconómico de los individuos y el número de oportunidades disponibles (lo cual determina el grado de atracción de éstas).

1.1. Oportunidades acumuladas

La medición de la accesibilidad a partir de la acumulación de oportunidades es la más sencilla de las mediciones que considera tanto la distancia como el objetivo del viaje. A partir de ésta, es

posible conocer o contabilizar el número o proporción de oportunidades disponibles para un punto o área geográfica dentro un contorno establecido por distancia o tiempo.

Este índice permite observar los cambios en los niveles de accesibilidad de un área, punto o individuo debido a cambios en los usos de suelo, los modos o sistemas de transporte o al crecimiento de la ciudad. Breheny (1978: 468) identificó tres variables involucradas en esta medición:

1. Los beneficios u oportunidades alcanzados al final del viaje,
2. El tiempo o la distancia necesarios para poder alcanzar dicho beneficio,
3. Una actividad o un grupo social que obtendrán el beneficio a partir del acceso a las oportunidades.

Esta técnica se emplea comúnmente para calcular la accesibilidad a las fuentes de empleo, aunque también se ha hecho para los comercios, servicios públicos, servicios de salud, educación y de recreación (Bhat et al., 2000; Geurs y van Eck, 2001), los cuales son considerados como el factor de atracción.

La accesibilidad por acumulación de oportunidades se calcula, de una manera general, a partir de la definición del origen y un contorno o umbral (en tiempo o distancia), contabilizando el número de actividades potenciales (como la unidad espacial) para determinar la accesibilidad, por lo que un incremento en los niveles de accesibilidad dependerá de si el número de oportunidades se incrementa dentro del umbral establecido[19] (ya que todas las oportunidades tienen el mismo peso). Este incremento puede ser el resultado de cambios en los usos de suelo (incrementos en las oportunidades alcanzables) o por la creación o mejoramiento de infraestructura (calles, puentes, etc.) que permita una reducción en el tiempo o distancia para alcanzar ciertos destinos.

La única información necesaria para hacer esta medición es la localización de los destinos deseados y la amplitud del contorno o umbral, expresándose de la siguiente manera:

$$A_j = \sum_{j=1}^{t} O_t \qquad \text{(Ecuación 2.1)}$$

[19] Este umbral es conocido como curva isócrona, la cual se define como “aquella que contiene puntos geográficos que implican el mismo tiempo total de viaje a partir de o hacia un punto específico” ((Islas Rivera, 2000: 92).

donde t es el umbral (en distancia o tiempo) y O_t es la oportunidad que puede ser alcanzada dentro del umbral establecido.

Las mediciones de la accesibilidad a partir de las oportunidades acumuladas permiten tener una descripción de dos de los componentes: transporte y usos de suelo, incorporando el tiempo y/o costo de viaje y la distancia. A pesar de esto, en ningún momento es posible hacer una evaluación de los efectos combinados de los dos componentes o de la valoración que los individuos dan a cada uno de éstos y que afectan la toma de decisiones. Por otra parte, la mayor ventaja que tiene este indicador en términos de planeación, es que requiere de datos fácilmente disponibles (localización de actividades, costos o tiempos de viajes, etc.) que son independientes de las percepciones y valoraciones individuales de cada componente y su interacción, por lo que es posible realizar estudios más específicos posteriormente, adecuándolos a las características específicas de los individuos o actividades afectadas (Jones en Geurs y van Eck, 2001: 51). Además este método es capaz de presentar resultados fácilmente interpretables y comunicables.

Las críticas más fuertes de esta medición son que: no considera la conducta del individuo (Garrocho y Campos A., 2006); supone que todas las oportunidades disponibles tienen el mismo grado de atracción, sin importar el tiempo de viaje o el tipo de oportunidad (Vickerman, 1974); la arbitrariedad para la determinación del umbral, ya sea en tiempo o distancia (Makri y Folkesson, 1999); la no-diferenciación de las oportunidades de acuerdo a la distancia que guardan respecto al origen, es decir todas son valoradas iguales aún cuando algunas estén contiguas a éste y otras estén en el límite del contorno delimitado (Voges y Naudé en Bhat et al., 2000: 22).

Wachs y Kumagai (1973) estudiaron la accesibilidad a fuentes de empleo en Los Ángeles (California), generando un índice a partir de la suma ponderada del número de oportunidades de empleo existentes dentro de un área delimitada por el tiempo de viaje, donde los valores y trabajos disponibles fueron establecidos por categorías de ingresos y tipos de empleo del interés de la investigación. El propósito de su estudio fue demostrar la importancia que tiene la accesibilidad en la planeación del transporte y de la localización de las actividades (económicas y servicios públicos) en una ciudad, y proponen que debería ser considerada como un componente de los índices de calidad de vida.

A partir del estudio de anterior, Weibull (1976) creó un índice para medir el grado de accesibilidad-atracción a lugares de trabajo en Estocolmo (Suecia) y establecer criterios para evaluar planes de desarrollo urbano (tanto residencial como zonas de trabajo) e infraestructura

para el transporte público. Las variables empleadas fueron empleo, el tiempo de viaje y la tenencia de automóvil.

Black y Conroy (1977) crearon un índice de accesibilidad a las fuentes de empleo en Australia, a partir de la proporción de oportunidades dentro del área de estudio y un índice de tiempo de viaje[20], lo que les permitió hacer un análisis de acuerdo a la localización, modo de transporte o grupo particular de la comunidad.

A partir de la interacción de las tres variables de esta medición (mencionadas al inicio de esta sección), Breheny (1978), creó tres métodos para calcular la accesibilidad, donde una de las constantes es fija y las otras dos varían. En el primero, el origen permanece constante, por lo que el cálculo se basa en el promedio de oportunidades disponibles en cualquier zona empleando como umbral el costo de viaje. El segundo método toma como constante las oportunidades disponibles, por lo que la medición indica el número de orígenes posibles determinados a partir de los costos de viaje. Finalmente, el tercero es el más parecido a la forma general de la medición, ya que mide el número de oportunidades que pueden ser alcanzadas desde el o los orígenes a partir de un costo de viaje fijo.

Para la ciudad de México se encontraron cuatro estudios aplicando esta técnica. El primero es el *Diagnóstico preliminar del transporte en la ciudad de México*, realizado por el Programa de Ciencia y Tecnología de El Colegio de México entre 1989 y 1993 (en Islas Rivera, 2000: 92), cuyo objetivo parcial era analizar la forma en que se distribuye la accesibilidad en las zonas en la ciudad de México. Para esto se seleccionaron ocho puntos de la ciudad de manera arbitraria para realizar recorridos de forma radial tanto en transporte público como en automóvil y se hicieron las curvas isócronas de cada uno. Los resultados evidenciaron, en términos de accesibilidad, las zonas cuyo acceso es difícil por la falta de infraestructura vial o transporte público.

La Comisión Metropolitana de Asentamientos Humanos –COMETAH- (1998: 106) realizó un estudio similar al anterior, pero esta vez se usó el centro como origen y el tiempo de recorrido en transporte público como la variable. El resultado presentado en un mapa con cuatro curvas isócronas (de 30 minutos cada una) ayudó a visualizar que las zonas aptas para los nuevos desarrollos de centros de población se localizaban en áreas con bajos niveles de accesibilidad por lo que se sugería "remontar los umbrales existentes para facilitar los desplazamientos de los

[20] El índice fue calculado a partir del tiempo de viaje específico menos el promedio del tiempo de viaje a las actividades.

habitantes en los sistemas viales y en transporte colectivo, ya sea que se apoyen en la estructura vial o en vías férreas" (ibid).

López y Aguilar (2004) analizaron la provisión de los servicios de salud de las instituciones públicas en municipios periféricos de la Ciudad de México con el fin de demostrar la inexistencia de una relación entre una política pública y la distribución territorial de éstos. A partir de la cobertura establecida[21], es decir la localización geográfica de las unidades de servicio y el tiempo estimado de viaje (a partir de la unidad de servicio) evaluaron el grado de cobertura que tienen las instituciones para la población a la que atiende en tres escalas (regional, municipal y local).

El *Atlas de Accesibilidad y Conectividad de la Zona Metropolitana del Valle de México* (CTS México, 2010) analiza los niveles de accesibilidad desde diferentes tipos de equipamiento básico (escuelas primarias, centros de salud, oficinas gubernamentales, estaciones de metro y Metrobús), empleando éstos como puntos de origen de la medición y estableciendo un área de cobertura de 20 minutos (a pie y en bicicleta). Los resultados fueron sobrepuestos en mapas con información de densidad de población y el número de actividades económicas (locales y centros comerciales, oficinas, etc.) y residenciales para poder evaluar el nivel de cobertura que tienen estos y poder visualizar las zonas donde existe una gran oferta o un déficit de los servicios[22].

1.2. Basada en la utilidad

Esta medición de la accesibilidad tiene su fundamento en la teoría económica de la utilidad marginal, donde los individuos maximizan la utilidad seleccionando una opción (modo de transporte y destino) a partir de su utilidad relativa respecto a todas las otras opciones (Handy y Niemeier, 1997: 1177). La función de la utilidad incluye variables que representan los atributos de cada opción (que satisfacen la misma necesidad), por lo que es posible ver en ella el grado de atracción del destino, la impedancia de viaje y las características socio-económicas de los individuos u hogares (Makri y Folkesson, 1999: 6) y a la vez puede ser empleada como un modelo que mide la conducta de viaje a partir de los beneficios de los distintos usuarios de un modo de transporte.

Koenig (1980: 148) planteó dos supuestos básicos para esta medición:

[21] El criterio es establecido por las instituciones proveedoras del servicio (IMSS, ISSSTE e ISEMYM en este caso) respecto al número de derechohabientes y no a la población total.
[22] Las fuentes empleadas fueron el II Conteo de Población y Vivienda 2005 y el Censo Económico 2004.

1. La gente asocia una utilidad a cada alternativa que se les presenta y seleccionan la que tiene un valor máximo para ellos como individuos
2. Como no es posible para el individuo evaluar todos los factores que afectan el valor utilitario de cada alternativa, entonces la utilidad deberá entenderse como la sumatoria de los componentes no-aleatorios (o deterministas) y un componente aleatorio (o estocástico).

Partiendo de su fundamento (la percepción utilitaria de los individuos), la accesibilidad se puede definir como el denominador del modelo *logit* multinomial, también conocido como *logsum*, el cual funciona como un indicador del grado de atracción o deseo que tiene todo el conjunto de opciones (Small en Handy y Niemeier, 1997: 1178).

La forma más general de expresar esta medición es:

$$A_n = \ln \sum_{i \in C} \exp(V_{in})$$ Ecuación 2.2)

donde la accesibilidad para un individuo *n* se define como el valor esperado a partir de la maximización de la utilidad de un destino *i* respecto al conjunto de opciones *C*.

Las principales ventajas que tiene la medición de la accesibilidad basada en la utilidad son: su fundamento teórico directamente ligado con las teorías microeconómicas de bienestar, lo que permite observar las decisiones de selección de los destinos de los individuos de acuerdo con los beneficios económicos que puedan obtener (Cerdá, 2009: 20); permite evaluar alternativas a la función de utilidad con el fin de encontrar la que mejor refleje la conducta de viaje real (Makri y Folkesson, 1999: 7); los resultados arrojados por esta medición pueden considerarse reales al hacerse de manera individual (Geurs y van Eck, 2001: 65); los resultados pueden ser convertidos en valores monetarios para un mejor entendimiento de la accesibilidad. Para este último Miller señala que existe la incertidumbre de que el excedente del consumidor medido deba ser interpretado como el deseo de pagar y por lo tanto, no representa necesariamente la disposición del consumidor de pagar por esta accesibilidad (en Cerdá, 2009: 21).

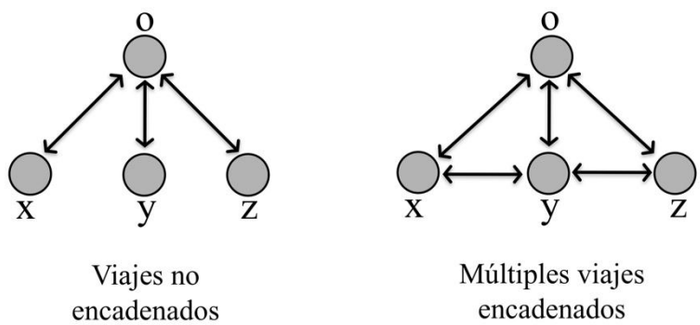
Una de las principales desventajas que tiene esta medición es su dificultad de interpretación por cualquier persona, debido a su fuerte dependencia de teorías económicas relativamente complejas (como los modelos conductuales para la selección de destinos o los excedentes del consumidor) (Koenig en Geurs y van Eck, 2001: 66). A esto, Sweet (1997) añade que esta

medición (*logsum*) representa la utilidad total asociada al destino, sin embargo no incluye ni la desutilidad del viaje ni la utilidad asociada con el destino mismo. Por otra parte, resulta difícil comparar diferentes funciones de utilidad, por lo que se vuelve complejo comparar diferentes áreas (colonias o regiones) (Handy y Niemeier, 1997). Ben-Akiva y Lerman (en Bhat et al., 2000: 33) señalan que al medir la accesibilidad a partir de la utilidad se pueden incluir alternativas irrelevantes para los individuos y por lo tanto, disminuir la probabilidad de las opciones viables.

Ben-Akiva y Lerman (ibid: 32) emplearon esta medición en modelos de movilidad partiendo del supuesto que ésta es el principal atributo que los individuos consideran para tomar una decisión respecto a la localización de su lugar de trabajo, hogar, modo de transporte empleado e incluso la tenencia de un automóvil. La selección de los viajes son decisiones de corto plazo que son influidas por el destino, la disponibilidad de modos de transporte, la ruta y la hora del día.

Richardson y Young (1982), a partir del modelo *agrupado logit* calcularon la accesibilidad a destinos en viajes multipropósito, cuyo criterio de selección depende tanto de la proximidad del destino precedente al nuevo destino como de la cercanía del segundo a los siguientes destinos es decir, una cadena de viajes (Figura 2.1).

Figura 2.1. Tipos de viajes



Fuente: Elaboración propia.

Martínez (1995) propuso una medición de la accesibilidad a partir de una interpretación totalmente económica, observando el beneficio obtenido por los usuarios del transporte, empleando el mercado y los costos de transporte tanto para productores como para consumidores. El cálculo de las funciones de accesibilidad y grado de atracción se hizo tanto para los hogares

como para las firmas con el fin de observar los beneficios obtenidos cuando los usuarios del transporte viajan hacia la actividad o por el contrario, cuando la actividad se desplaza hacia el usuario.

Niemeier (1997) investigó el valor que los usuarios otorgan a la accesibilidad de sus lugares de trabajo, a partir de un modo de transporte en el desplazamiento matutino. El estudio empleó la medición basada en la utilidad para estimar la accesibilidad a partir del modo y el destino. Posteriormente aplicó una variación compensatoria y convirtió las unidades de accesibilidad (modo-destino) a unidades monetarias por viaje al trabajo con el fin de poder interpretar más fácilmente los resultados.

En su estudio, Zegras (2005) midió el impacto que tiene el medio construido en la movilidad sustentable[23]. Para esto, combinó algunos modelos que evalúan la influencia del medio construido en la conducta de viaje (en particular la tenencia y uso de un automóvil) con la medición de accesibilidad basada en la utilidad. A partir de su medición calculó los niveles de movilidad de cada uno de los individuos y por lo tanto, el índice obtenido fue capaz de reflejar las preferencias individuales y se pudo relacionar directamente con las mediciones tradicionales para calcular el excedente del consumidor.

1.3. Modelos gravitacionales

Esta medición de accesibilidad es la más antigua, ya en el siglo XIX se había introducido el concepto de potencialidad a la escuela de física social (Geurs y van Eck, 2001: 52), sin embargo una de las primeras aplicaciones a la interacción humana fue hecha por Stewart, quien hizo una analogía de la teoría de Newton sustituyendo el concepto de masa por el de población[24] (Rich, 1980: 6). Llevado a nivel de lo urbano, Carrothers (1956) exploró la posibilidad que esta relación física pudiera ser aplicada a las relaciones intraurbanas, por lo que buscó definir tanto la fuerza de atracción como la fricción de la distancia; además que incluyó en su trabajo la frase "posibilidad de interacción", la cual se encuentra en la mayoría de la literatura referente a la accesibilidad.

[23] Zegras la define operacionalmente como la capacidad de proveer accesibilidad que no decline con el paso del tiempo. El índice para calcular ésta es: movilidad sustentable = accesibilidad – distancia viajada en vehículo (p. 42).
[24] A partir de la observación que la mayor proporción de estudiantes provenían de lugares cercanos o región a la Universidad de Princeton y que esta proporción disminuía proporcionalmente a la distancia entre la universidad y el lugar de origen.

Esta forma de medir la accesibilidad se obtiene otorgando un peso específico a las oportunidades de un área[25] incluyendo tanto el nivel de atracción como el factor de separación (considerado la impedancia). Mientras que la medición por oportunidad acumulada usa una medición discreta (de tiempo o distancia) para determinar el número de oportunidades disponibles[26], los modelos gravitacionales emplean una medición continua para descartar las oportunidades utilizando los incrementos en tiempo o distancia a partir del origen. Además, esta medición considera el factor de la distancia, por lo que mientras más cerca se encuentre la oportunidad del origen o haya mayor número de éstas, mayor será su valor de accesibilidad.

La fórmula general para calcular el potencial de la accesibilidad, A_j, para una zona j, empleando los modelos gravitacionales es:

$$A_j = \sum_{i=1}^{n} O_i d_{ij}^{-\alpha} \qquad \text{(Ecuación 2.3)}$$

donde O_i representa la oportunidad en la zona i y $d_{ij}^{-\alpha}$ es el factor de fricción o impedancia, que incluye el tiempo, la distancia o el costo de viaje de la zona i a la j.

Usualmente en este tipo de medición se emplean datos agregados (como el número de empleos disponibles, la superficie comercial disponible, etc.) sin embargo, se pueden efectuar mediciones diferenciadas para distintas oportunidades e incluso sectores de la población (Makri y Folkesson, 1999: 6).

Debido a que los modelos gravitacionales han tenido muy diversas aplicaciones, se han identificado numerosas variaciones de esta medición (Bhat et al., 2000; Cerdá, 2009; Geurs y van Eck, 2001). Sin embargo, éstas se derivan de la forma en que se han modelado los tres variables de esta medición: 1) el grado de atracción que tiene un área o zona, 2) la impedancia entre zonas, en tiempo, distancia o costo y 3) la determinación de la función de impedancia (Bhat et al., 2000: 24).

Para determinar el grado de atracción de una zona se han empleado variables como el número de empleos disponibles en una zona o el número de locales comerciales, incluso la

[25] Generalmente el peso es definido por la actividad (y la cantidad de ésta) a observar, tal como el empleo, comercios, servicios de salud, educación, etc.
[26] Koening (1980: 150) señala que la medición por oportunidad acumulada es una variante de la medición basada en los modelos gravitacionales, donde la función de impedancia es igual a uno si la oportunidad se encuentra dentro del límite de tiempo de viaje, o a cero si esta fuera de éste.

superficie que éstos ocupan. Respecto a la forma de determinar la impedancia entre zonas se ha calculado la distancia euclidiana, empleando las distancias reales a partir de la red, los tiempos de viaje, la distancia o costo percibido por el usuario o alguna combinación de éstas.

Cerdá (2009) distingue dos variaciones de los modelos gravitacionales de acuerdo a factores que se han introducido como variables relevantes para medir los niveles de accesibilidad:

1. Factores de competencia. Esta variación considera dentro de su medición al factor de la demanda[27] y se emplea cuando se cumplen al menos una de las siguientes condiciones: la demanda de oportunidades disponibles esta uniformemente distribuida en el espacio y además éstas no tienen limitaciones de capacidad. Debido a que estas condiciones resultan muy difíciles de cumplir es necesario considerar ajustes tales como la unificación del tipo de empleo y la inclusión de características socio-demográficas tales como la educación o el ingreso y aplicados por Shen (1998) para medir la accesibilidad a centros de trabajo[28]. Una desventaja que presenta esta medición es que solamente se concentra en los resultados de la accesibilidad para una zona, por lo que ignora el impacto que pueden tener el mismo tipo de oportunidades en otras zonas.
2. El inverso de los factores de competencia o doblemente restrictivo. Esta medición, desarrollada por Wilson (en Geurs y van Eck, 2001: 57) considera como limitantes dentro de su modelo de interacción espacial tanto a la oferta como la demanda. A partir de esto, el modelo procura que la magnitud de los flujos hacia y desde el destino de cada zona sean iguales al número real de actividades en la zona. Con esta medición es posible calcular iterativamente el potencial de accesibilidad para la oferta y la demanda de todas las zonas y observar el balance entre los viajes realizados y el número de oportunidades de cada zona. El modelo se puede expresar como:

$$T_{ij} = a_i b_j O_i D_j F(d_{ij})$$ (Ecuación 2.4)

[27] Generalmente los modelos gravitacionales se enfocan a la oferta provista por el binomio uso de suelo – transporte.
[28] El estudio consideró la cantidad de individuos buscando una oportunidad específica (la demanda potencial) calculando la proporción de la oferta de empleos en una zona *j* dividido entre el número de empleadores (la demanda) localizados en la misma zona *j*.

donde *Tij* es el flujo entre las zonas *i* y *j*; *ai bj* son los ponderadores que transforman las unidades de actividad por unidades de flujo[29]; *Oi Dj* representan el número de actividades (pueden ser habitantes, empleos, etc.) en las zonas *i* y *j*; *F(dij)* es la función de fricción creada por la infraestructura que conecta a ambas zonas (op. cit.). Esta medición se puede emplear en el caso en donde los orígenes y los destinos están determinados y además se considera que en ambos existe el factor de competencia. A pesar de que este modelo permite considerar los efectos de la competencia, y por lo tanto ofrece una estimación de la accesibilidad más real, la medición resulta difícil de explicar debido a que es el resultado de un proceso iterativo que incorpora la localización tanto de la oferta como de la demanda.

Las principales ventajas de la medición de la accesibilidad basada en modelos gravitacionales son: su capacidad de presentar el número potencial de opciones disponibles para el individuo o la zona de estudio; los datos requeridos para elaborar los cálculos son relativamente fáciles de obtener - usos de suelo y modo de transporte, costo y tiempo de viaje.

La medición presenta algunas limitaciones que hacen que su aplicación no sea tan sencilla o directa. Las principales son:

1. El índice generado solo se asigna a una zona de manera agregada respecto a todos los destinos posibles, por lo que no considera las características particulares de los individuos, i.e. todos los individuos en la zona tienen el mismo nivel de accesibilidad a pesar de que cada destino sea percibido como distinto (por la impedancia, tiempo o costo de viaje, otorgada por cada individuo).
2. La necesidad de crear un factor de impedancia para cada caso, a partir de coeficientes otorgados a los posibles destinos o de los modelos de distribución de viajes (Cerdá, 2009: 9).

[29] Para calcular los valores de cada uno se emplean las siguientes fórmulas:

$$a_i = \frac{1}{\sum_{j=1}^{n} b_j D_j F(d_{ij})} \quad \text{(Ecuación 2.5)} \qquad b_j = \frac{1}{\sum_{i=1}^{m} a_i O_i F(d_{ij})} \quad \text{(Ecuación 2.6)}$$

El valor de a_i permite asegurar que la magnitud del flujo (viajes) cuyo origen es la zona i sea igual a las actividades (residenciales) en esta zona. Por su parte, el valor de bj asegura que el volumen del flujo (viajes) destinados a la zona j sean los mismos que el número de actividades en ésta, empleos por ejemplo ((Geurs y van Eck, 2001: 57).

3. La distribución espacial de los destinos (la oferta) esta incluida en la medición, pero no considera la distribución espacial de los individuos (la demanda), asumiendo implícitamente que no hay efectos de competencia, es decir, la demanda no afecta los niveles de accesibilidad para los destinos (Geurs y van Eck, 2001: 55).
4. Los resultados presentan cierto grado de dificultad para ser comunicados debido a que el cálculo esta basado principalmente en una ponderación de la distancia entre las oportunidades y el origen.

Por ser una de las mediciones más conocidas, ésta se ha empleado para calcular la accesibilidad a oportunidades como servicios de salud, transporte público, supermercados, centros educativos y centros de trabajo. Hansen (1959) empleó el modelo gravitacional para investigar la relación entre el potencial de desarrollo residencial que tiene un área[30] y la accesibilidad respecto a empleo, hogares y centros comerciales de la zona metropolitana de Washington D.C., concluyendo que las diferencias entre el desarrollo actual y el potencial pueden ser atribuidas a los valores de accesibilidad.

Vickerman (1974), interesado en poder planear el transporte a partir de la distribución de los viajes y de los modos de transporte, realizó un análisis multivariado (con las características socioeconómicas de los habitantes de una ciudad) y lo relacionó con índices de accesibilidad calculados en base al modelo gravitacional, niveles de servicio de las vialidades y estatus económico. Los resultados mostraron que el grado de atracción y la accesibilidad de una oportunidad son factores sustanciales en la determinación de los viajes y por lo tanto, en la movilidad de los individuos.

Handy (1992) midió los niveles de accesibilidad locales y regionales en el área de la Bahía de San Francisco (empleando los modelos gravitacionales) y seleccionó cuatro localidades suburbanas para un análisis más detallado. A partir de los análisis se encontró que los niveles de accesibilidad están relacionados con ciertos patrones de viaje: elevados niveles de accesibilidad pueden asociarse con mayor número de viajes a pie, además la reducción del número de viajes a los centros regionales..

En los estudios realizados para el área de la Bahía de San Francisco y San Diego, Cervero (1996) analizó los niveles de accesibilidad de los lugares de empleo a partir de los hogares

[30] Para Hansen el potencial de desarrollo residencial está determinado por la proporción de tierra disponible en un área respecto a su superficie total (Hansen, 1959: 75)

utilizando el modelo gravitacional. En el estudio para San Francisco, el modelo permitió predecir los flujos laborales entre las diferentes zonas, a partir de tres variables: el número de unidades residenciales en la ciudad, el costo promedio de una casa en la ciudad y la distancia (en línea recta) entre las zonas de estudio. En el estudio para San Diego, se compararon los índices de accesibilidad de dos modos de transporte distintos (automóvil y transporte público) respecto a la localización de fuentes de empleo. Los resultados mostraron la existencia de desigualdades para los usuarios de los diferentes modos de transporte[31], lo que permitió a las autoridades tomar medidas correctivas para mejorar la provisión del servicio de transporte público.

Negrón Poblete (2003) midió el índice de accesibilidad física a zonas de trabajo desde cuatro barrios periféricos del Distrito Federal (México) a partir del crecimiento de la red de Metro en un periodo de diez años (1990 – 2000) con el fin de observar si estos cambios tenían algún efecto en la consolidación de zonas de la ciudad. Para esto empleó el mismo índice que Cervero (en su estudio para San Francisco) calculándolo en función de dos variables: el tiempo de recorrido y costo del mismo. Los resultados obtenidos le permitieron concluir que las variaciones en los índices de accesibilidad (calculados en función del costo del viaje) pueden relacionarse con los procesos de consolidación de una zona de la ciudad.

Suárez Lastra (2007) midió la relación entre la localización de las zonas residenciales y los empleos en la Ciudad de México entre los años 1990 y 2000 por medio de dos índices de accesibilidad. El primero es un índice gravitacional básico[32], el cual mostró que los empleos en el área central de la ciudad son los más accesibles; sin embargo, con el fin de tener una visión más precisa del tipo de empleo que la población requiere se creó un segundo índice de accesibilidad gravitacional-isocrónico que permitió estimar los empleos por sector en áreas donde la población económicamente activa se dedica a un sector distinto (p. 80). Los resultados obtenidos por ambos índices mostraron altos niveles de accesibilidad para el centro de la ciudad, mientras que las áreas de mayor crecimiento poblacional carecen de empleos adecuados para sus habitantes, lo cual le permitió confirmar la existencia de un "desequilibrio espacial" entre la población de nivel socio-económico bajo y los empleos que pueden obtener.

[31] Los índices de accesibilidad tenían una proporción de 4:1 (automóvil/transporte público). Esta diferencia se debía a la carencia de rutas de transporte público, especialmente en la periferia de San Diego, y a la facilidad que tienen los autos de llegar a cualquier lugar.

[32] Este índice "cuenta el número de empleos por municipio y los pondera por la distancia entre municipios, elevada a un coeficiente de fricción de acuerdo con el municipio de referencia" (Suárez Lastra, 2007: 78).

2. Accesibilidad espacio-temporal

La accesibilidad espacio-temporal, también conocida como geografía del tiempo, permite observar el nivel o grado de accesibilidad que cada individuo tiene a partir de sus limitaciones (necesidades particulares, movilidad, recursos económicos, tiempo disponible, etc.).

Preocupado por la identidad de los individuos Hägerstrand (1970) propuso incorporar la dimensión temporal a las mediciones espaciales de la accesibilidad, con el fin de considerar las limitaciones de tiempo de las personas y que influyen en la selección de sus oportunidades en el transcurso del día.

Este método tiene dos herramientas básicas para modelar las actividades de los individuos tomando en cuenta dos factores: el tiempo que implica cada actividad a desarrollar en cada lugar; las restricciones de tiempo de cada individuo[33]. La primera herramienta es la representación del recorrido lineal que tiene cada individuo en el espacio físico durante un tiempo determinado representando de una manera continua la historia de localizaciones del individuo en un espacio determinado en un sistema tridimensional, llamada trayectoria espacio-temporal (Figura 2.2a). La segunda herramienta es el prisma espacio-temporal (Figura 2.2b), el cual representa el territorio (área de trayectoria potencial) al que tiene acceso cada individuo de acuerdo a restricciones espacio-temporales específicas y que se representa como un espacio continuo en el sistema de coordenadas espacio – tiempo (Miller, 2007; Yu y Shaw, 2007). En cualquiera que sea el caso, el modo de transporte es el componente que establece la longitud de la trayectoria o el tamaño del área de trayectoria potencial, y por lo tanto de la accesibilidad a oportunidades.

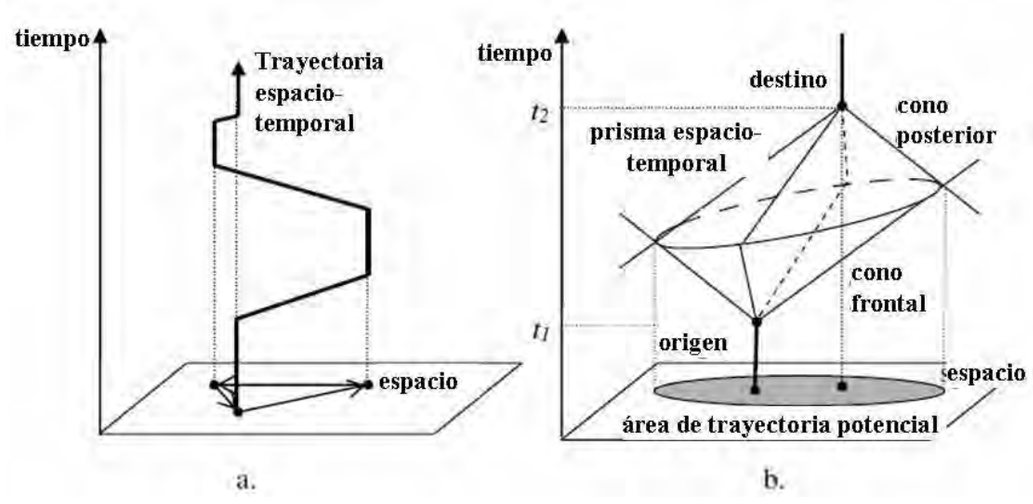
Esta medición muestra diferencias entre individuos de acuerdo a sus limitaciones espacio-temporales (además de las físicas o económicas) que otras mediciones no son capaces de evidenciar porque el individuo está incluido dentro del área geográfica o grupo socio-económico de estudio. Además es posible hacer distinciones entre los diferentes miembros de un mismo

[33] Hägerstrand (1970: 11) identifica tres tipos de limitaciones:

a) Por capacidad individual, es decir, la persona está condicionada a realizar sus actividades de acuerdo a sus capacidades biológicas (comer o dormir) y habilidades para manejar ciertas herramientas que le permitan alcanzar sus objetivos (p.e. manejar).
b) *Coupling*, es decir, el individuo define donde, cuándo y por cuanto tiempo necesita realizar una actividad, lo que no le permite realizar otra.
c) Por autoridad, es decir, personas de un rango o jerarquía más alta no permiten que el individuo se desplace o tenga alguna actividad.

hogar que experimentan diferentes niveles de accesibilidad, de acuerdo a las limitaciones antes mencionadas. Al mismo tiempo, al ser una medición individualizada, es posible observar y modelar los viajes multipropósitos o ligados y no solamente los viajes sencillos.

Figura 2.2. Trayectorias y prismas espacio-temporales



Fuente: Yu y Shaw (2007). Traducción propia

La mayor limitación de esta medición es la dependencia en gran cantidad de información respecto a los viajes y las actividades realizados por cada individuo, lo cual refleja el gran número de factores[34] que influencian las decisiones de un individuo para realizar una actividad (por necesidad o gusto). Al ser una medida de tipo individual, ésta se limita a un área geográfica relativamente pequeña y a un número pequeño de individuos, por lo que resulta muy complejo evaluar la accesibilidad a una escala mayor.

Otras desventajas son: la medición muestra una accesibilidad retrospectiva que no puede ser empleada como un método para evaluar planes de desarrollo urbano ni de transporte, ya que es imposible precisar quien va habitar los nuevos desarrollos o usar el sistema de transporte además de cuáles serán sus hábitos, limitaciones o estrategias de adaptación; no puede ser creada ni recreada por los individuos ya que la creación de la accesibilidad a ciertas actividades en particular implica la creación de un programa, lo cual hace que el individuo excluya otras

[34] Estos factores pueden ser: el modo de transporte, el destino seleccionado, la disponibilidad de tiempo, el presupuesto, etc.

actividades, organice de una cierta manera la rutina diaria, reduzca los periodos de participación en alguna actividad o incluya actividades en otros lugares –nuevos o cercanos- para ahorrar tiempo (Pirie, 1979).

A partir de los estudios de Hägerstrand, en la Escuela de Geografía de Lund (Suecia) se desarrollaron métodos para evaluar alternativas de trayectorias entre dos puntos predeterminados, considerando las restricciones espaciales que representa llegar a ellas[35]. De esta manera estudiaron el transporte público en áreas urbanas, las condiciones generales de vida en diferentes regiones, la reubicación de ciertos servicios o la accesibilidad de ciertos sectores de la población a empleos.

En un estudio comparativo (con las técnicas de oportunidad acumulada y por modelos gravitacionales), Kwan (1998) calculó los niveles de accesibilidad de doce puntos empleando prismas espacio-temporales, tomando en cuenta tres factores: el número factible de prismas; el número de oportunidades disponibles dentro del prisma; la longitud de los arcos de la red. Los resultados obtenidos mostraron algunas diferencias entre los diferentes modos de medir la accesibilidad, mientras que la accesibilidad por oportunidad acumulada y/o por modelos gravitacionales muestra las diferencias interpersonales a partir de la función de impedancia (como el costo o tiempo de viaje), la medición espacio-temporal es capaz de revelar el nivel de accesibilidad que cada individuo (aún perteneciendo al mismo hogar) tiene considerando sus limitaciones (físicas, económicas, de género, étnicas entre otras).

Burns (en Bhat et al., 2000: 37) evaluó los efectos que tienen los cambios en los sistemas de transporte en los niveles de accesibilidad para los individuos y midió el efecto que tiene aglomerar actividades y reducir las distancias recorridas. La principal aportación de este trabajo fue el énfasis que hace en el empleo de estrategias de tipo temporal por encima de las de incrementos de velocidad para elevar los niveles de accesibilidad.

3. Accesibilidad a partir del análisis de redes

Esta medición parte del entendimiento de la ciudad como una red, compuesta por nodos (o intersecciones) y arcos (o líneas) en los que se realizan los desplazamientos (lo que en nuestro

[35] Lenntorp (en Geurs y van Eck, 2001) desarrolló un programa llamado PESASP (*Program Evaluating the Set of Alternative Sample Paths*) que le permitió analizar la accesibilidad individual en áreas urbanas.

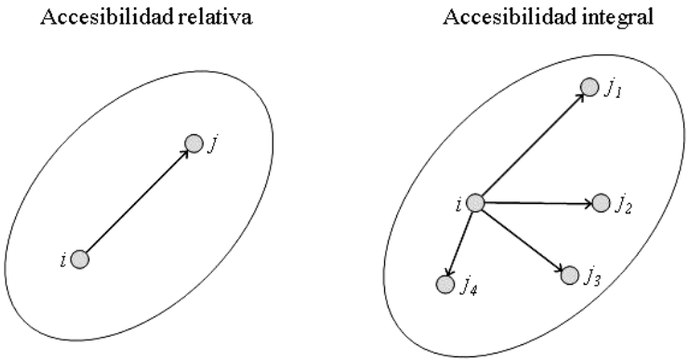
caso corresponde a la red de transporte), donde cada elemento tiene el mismo valor o peso. Los análisis de esta medición están fundamentados en la teoría de grafos y los análisis de redes, por lo que es posible describir las características de conectividad, centralidad y proximidad de una ciudad (Kansky, 1963).

Existen al menos tres formas de medir la accesibilidad a partir del análisis de redes: la accesibilidad relativa, la accesibilidad integral y *Space Syntax*. En algunos casos, la única variable considerada es la distancia entre los puntos de interés, sin considerar algún nivel de atracción de los diferentes usos de suelo. Algunas variantes de estas mediciones han añadido o remplazado la distancia por otros factores, tales como el tiempo de viaje entre los puntos *i* y *j* (Allen et al., 1993), el presupuesto/gasto de los hogares para un bien específico (Guy en Bhat et al., 2000: 17; Makri y Folkesson, 1999: 5), el número de rutas de un transporte público y su horario y frecuencia de operación (Leake y Huzayin en Bhat et al., 2000: 16).

3.1. Accesibilidad relativa

La más simple de las mediciones a partir de los análisis de redes es la accesibilidad relativa, la cual considera la proximidad o cercanía de un individuo con respecto a oportunidades específicas (Figura 2.3). Sin embargo, el grado de accesibilidad entre el punto *i* al *j* puede ser diferente que del punto *j* al *i*, debido a la asimetría existente en la red (por ejemplo, los sentidos de las calles) (Ingram, 1971).

Figura 2.3. Accesibilidad relativa e integral



Fuente: Elaboración propia

Ingram (ibid) calculó la accesibilidad relativa para 466 áreas de Hamilton (Ontario, Canadá) a partir de sus centros empleando tres criterios distintos: en línea recta, empleando la retícula de la ciudad y con una curva de Gauss, teniendo un mejor resultado ésta última[36]. El estudio concluye que al realizar estudios de accesibilidad se puede evidenciar, y por lo tanto considerar al momento de la planeación, la presencia de grandes barreras naturales y que por lo tanto hay implicaciones respecto a la morfología urbana.

La principal crítica que se le hace es que solamente se enfoca al desempeño del transporte y no es un indicador de la interacción entre éste y los usos de suelo, por lo que se le ha llegado a considerar como un indicador de movilidad más que de accesibilidad (Bhat et al., 2000: 15).

3.2. Accesibilidad integral

La accesibilidad integral determina la localización de cada nodo de la red, a partir de la sumatoria de las rutas más cortas que conecte este con el resto de la red (Figura 2.3), por lo que, en cierta manera permite asociar la medición con algunas formas de relación entre los individuos (Batty, 2009: 192). Al calcular el grado de interconexión de un punto con todos los otros puntos del área de estudio es posible verlo como una derivación del conjunto de accesibilidades relativas calculadas para cada punto. Sin embargo la definición de ésta excluye la introducción de variables distribuidas de manera desigual en el espacio.

La forma general para calcularla es a partir de la media de la distancia de viaje a todas las otras zonas y se expresa mediante la siguiente fórmula:

$$A_j = \frac{\sum_{i=1}^{n} d_{ij}}{n} \qquad \text{(Ecuación 2.7)}$$

donde d_{ij} es la distancia entre las zonas *i* (origen) y *j* (destinos), mientras que *n* es el número de oportunidades a las que se puede tener acceso.

[36] En su estudio sugiere que el área cercana al origen se consideró como plana, por lo que las oportunidades resultan más atractivas. Empleando este método, la función disminuye gradualmente hasta aproximarse a cero.

Otra forma de medirla es de una manera topológica[37], la cual presenta tres variantes: 1) a partir del número total de conexiones desde un nodo, donde a mayor valor la accesibilidad será mejor; 2) a partir del número de conexiones de un nodo en particular al más lejano, donde los niveles de accesibilidad son inversamente proporcionales al número de conexiones; 3) empleando un índice determinado por la sumatoria de las conexiones entre un nodo en particular y todos los otros nodos (Bhat et al., 2000: 15).

Su principal característica, en términos de su medición, es la incorporación de la localización de cada nodo (como un punto de la red) sobre la infraestructura, por lo que de cierta manera permite asociar la medición con algunas formas de relación entre los individuos. También es posible asociar los flujos de tráfico y movimiento con la infraestructura vial.

Muraco (1972) evaluó dos zonas metropolitanas en Ohio que sufrieron cambios en su sistema carretero interestatal. Para esto, empleó dos métodos para la evaluación antes y después de los cambios: el primero a partir del número de conexiones de un nodo en particular al más lejano y el segundo empleando los límites de velocidad establecidos en las vialidades. Una de las conclusiones de esta investigación es la posibilidad que existe de evaluar los cambios en la industria y el comercio a partir de los cambios en la accesibilidad de una ciudad.

Allen, Liu y Singer (1993) emplearon una derivación de la accesibilidad integral para comparar 60 zonas metropolitanas en Estados Unidos y encontraron que esta forma de medición tenía una gran capacidad para representar la calidad del transporte y que a partir de la normalización respecto al número de zonas dentro del área de estudio era posible comparar diferentes áreas.

Castelán Sánchez (1994) construyó un índice de accesibilidad espacial para el área urbana de la Ciudad de México a partir de dos modelos basados en áreas básicas de acceso –ABA-[38]: el primero consideró la distancia desde el centro de la ciudad (concretamente la Plaza de la Constitución o Zócalo) al centro de cada ABA, mientras que el segundo modelo se construyó a partir la distancia del centro de cada ABA a subcentros urbanos identificados por investigaciones

[37] La topología es la "rama de las matemáticas que trata especialmente de la continuidad y de otros conceptos más generales originados de ella, como las propiedades de las figuras con independencia de su tamaño o forma" (Real Academia Española, 2001).

[38] Un área básica de acceso es una agrupación de colonias que considera semejantes las condiciones de acceso, la homogeneidad en el nivel socio-económico de los habitantes y las avenidas y el límite estatal (como factores decisivos secundarios).

previas. En ambos modelos también se consideraron otras variables relacionadas con la provisión de accesibilidad a la población, entre las que destacan las distancias a infraestructura (avenidas principales por donde circula el transporte público) y a equipamiento (estaciones de metro). Posteriormente se hizo una ponderación a partir de indicadores socio-económicos, con el fin de valorar las diversas formas de transporte. En ambos modelos se evidenció una organización espacial centro-periferia donde: a) el Centro resultó el área con mayor nivel de accesibilidad; b) las ABAs del norte y sureste tuvieron los menores niveles de accesibilidad tanto al centro como a los subcentros correspondientes; c) la población con ingresos altos tiende a localizarse alrededor de las vialidades más importantes (que son las que proveen de mayor accesibilidad).

Dupuy y Stransky (1996) emplearon esta medición para caracterizar 190 ciudades europeas. Para esto emplearon la red de carreteras europea, asignándoles a los segmentos valores de acuerdo a su longitud, capacidad y velocidad promedio; además se calculó la accesibilidad local y global de acuerdo a lo propuesto por Kansky (en Dupuy y Stransky, 1996: 109) lo cual les permitió agruparlas en dos categorías: las ciudades más accesibles y las menos accesibles respecto a la red completa o a la delimitación política, es decir por nación.

Palomar Anguas y Bosque Sendra (2004) evaluaron la localización de los centros de enseñanza de primaria en la Zona Metropolitana de Guadalajara, compararon los parámetros establecidos por la normatividad oficial para la provisión de servicios educativos con la población potencial demandante. Emplearon, entre otras, “la distancia más corta que separa cada punto de demanda del centro de oferta más próximo” (p. 489), y encontraron que la población demandante puede recorrer las distancias sugeridas por las autoridades para satisfacer su necesidad (aún cuando esto no sucede del todo en las áreas periféricas y exclusivamente residenciales).

3.3. Space Syntax

Esta forma de medir la accesibilidad es a partir de la cercanía topológica relativa de cada uno de los componentes con el resto, esto es a partir de las conexiones físicas de las líneas que definen las rutas más cortas de la red; pero a diferencia de otras mediciones de accesibilidad, son las líneas (o arcos) y no los nodos (o intersecciones) los que se consideran para la medición.

El modelo *Space Syntax* parte del principio que la traza urbana es un sistema continuo de espacios abiertos, de acceso público, alrededor del cual se organizan los edificios. Este sistema continuo de espacios por el que uno se mueve se simplifica en un conjunto de líneas llamado *mapa axial*, cuya condición es que éstas sean las más largas que atraviesen el espacio[39] y sean el menor número posible. (Figura 2.4).

Figura 2.4. Mapa axial. Área central de la Ciudad de México



Elaboró: Guillermo Sánchez Rueda

Una vez construido este gráfico se analizan los patrones de conectividad de las líneas. El resultado es una comparación del número de conexiones (o profundidad como se le denomina en *Space Syntax*[40]) del sistema con respecto a un punto con la profundidad total del sistema, obteniendo como resultando la medida de la asimetría relativa (*RA*), la cual se calcula de la siguiente manera:

[39] La gente en las ciudades se mueve a lo largo de este sistema continuo y por lo tanto, necesita entenderlo con el fin de saber hacia dónde dirigirse

[40] La profundidad en *Space Syntax* representa el número de cambios de dirección que significa ir de una línea (o nodo) a otra dentro del sistema.

$$RA = \frac{2(MD-1)}{k-2} \qquad \text{(Ecuación 2.8)}$$

donde *MD* es la profundidad promedio, es decir el cociente de la profundidad total entre el número de líneas, y *k* es el número total de líneas del sistema. Sin embargo, es necesario hacer una normalización a esta medición que permita hacer esta medida comparable con otros sistemas, a la cual se le denomina asimetría relativa real –*RRA*- o accesibilidad (*integration* en inglés):

$$RRA = \frac{RA}{D_k} \qquad \text{(Ecuación 2.9)}$$

donde

$$D_k = \frac{2\left\{n\left[\log_2\left((k+2)/3\right)\right]+1\right\}}{(k-1)(k-2)} \qquad \text{(Ecuación 2.10)}$$

El valor de accesibilidad ayuda a entender el funcionamiento de un sistema urbano, porque la cantidad de movimiento que se registra en cada una de las líneas está fuertemente influenciado por sus valores de accesibilidad (Hillier, 1996a: 160). Dependiendo del propósito de estudio se puede calcular la accesibilidad para el sistema a diferentes escalas, lo cual muestra las posibles relaciones o posibilidades de interacción que tiene la ciudad.

Limitando el cálculo de la profundidad de 3 (radio 3 -R3-) se pueden observar las relaciones y movimientos a escala local, y por lo tanto, la conformación de zonas más concentradas con actividades a pequeña escala y su organización espacial. Mientras que para los movimientos a una mayor escala (global o radio R –RR-) se emplea la profundidad promedio total del sistema (ibid), la cual permite tener una visión del potencial de accesibilidad que tiene la ciudad para la concentración espacial de sus actividades en todo el territorio y entender cómo los individuos se mueven e interactúan en las diferentes áreas. Es así que se puede observar "las relaciones entre vivienda y empleo, distribución de productos y abasto de las comunidades locales y el papel de la administración pública en el funcionamiento de la ciudad y el desarrollo local relacionado con el bienestar general de sus habitantes" (Graizbord, 2008: 37).

Los análisis realizados con *Space Syntax* se han basado en los mapas axiales (descritos anteriormente). Sin embargo, actualmente existen cinco variaciones analíticas que permiten

analizar la ciudad de una manera distinta. Las variaciones presentadas son herramientas desarrolladas por investigadores para resolver problemas específicos, por lo que es posible que haya mas, pero las presentadas en los siguientes párrafos son las más comunes y de mayor interés para la presente investigación.

El *análisis gráfico de visibilidad* (VGA por sus siglas en inglés: *Visibility graph analysis*) desarrollado por Turner, Doxa, O'Sullivan y Penn (2001) parte de los análisis de los campos visuales o isovistas[41], y consiste en la sobreposición de una red de puntos sobre el sistema a analizar para posteriormente realizar el análisis de conexiones entre los puntos (proceso similar al del mapa axial), con el fin de observar la posibilidad que tiene un punto de ser visible en un sistema espacial desde cualquier otro. Los análisis realizados con esta herramienta son dos principalmente: el camino promedio mas corto del sistema (*shortest path lenght*), medición análoga a la de accesibilidad en los mapas axiales y el coeficiente de agrupación (*clustering coefficient*), que indica los puntos con alto potencial de toma de decisiones de acuerdo a la visibilidad de las intersecciones que ahí confluyen. Desyllas y Duxbury (2001) compararon la relación entre el mapa axial y el VGA en un sistema espacial urbano y los patrones de movimiento peatonal observados, obteniendo como resultado una correlación significativamente mayor entre los VGA y el movimiento peatonal que la presentada con el mapa axial.

Figueiredo y Amorim (2004) crearon los *mapas de líneas continuas* partiendo del cuestionamiento del principio básico de la representación axial como una herramienta eficaz para medir el impacto de la configuración espacial en los patrones de movimiento. El mapa axial de líneas continuas representa la manera en que los individuos navegan por el espacio urbano empleando rutas complejas, por lo que su método propone ignorar, hasta un límite, los cambios de dirección de las líneas de los mapas axiales convencionales, para crear una línea continua con cierto grado de sinuosidad, a partir de la agregación angular[42], que es entendida y analizada como una sola línea de movimiento. Este tipo de mapas permiten hacer mejores predicciones de los patrones de viajes largos (generalmente realizados en vehículo) y por lo tanto, es posible tener un mejor entendimiento de las ciudades a escala global.

[41] Isovista es el conjunto de puntos visibles desde un punto específico en el espacio y con respecto al sistema es el área directamente visible desde un punto específico de un espacio. Su forma y tamaño cambian de acuerdo a la posición del punto donde se genera (Benedikt, 1979: 47).
[42] El procedimiento de agregación se encuentra descrito en Figueiredo y Amorim (2004: 5).

Hillier e Iida (2005) también buscaron representar de una mejor manera la forma en que los individuos seleccionan rutas para navegar el espacio urbano por lo que crearon una herramienta de análisis más precisa que los mapas axiales convencionales: los *segmentos*. Esta herramienta parte del mapa axial convencional, pero cada línea es dividida en segmentos limitados por las intersecciones de ésta con otras líneas. El análisis de los segmentos añade tres mediciones (derivadas de las diferentes definiciones de distancia) a las medidas convencionales de un mapa axial: la distancia métrica (o distancia más corta), los cambios direccionales (o distancia topológica) y los grados en los cambios angulares (o distancia geométrica). Estas mediciones también es posible analizarlas a diferentes escalas (local o global), lo que permite explorar con más detalle la forma de moverse de los individuos. Estudios empíricos han demostrado que el análisis empleando la distancia geométrica es la herramienta más útil para predecir el movimiento, lo que apoya el argumento que la gente se mueve por la ciudad empleando modelos mentales basados en los cambios angulares y direccionales de la estructura urbana y no la distancia métrica (Hillier y Vaughan, 2007: 212).

A partir de una diferenciación entre la definición de accesibilidad comúnmente utilizada y la empleada con *Space Syntax*[43], Ståhle, Marcus y Karlström (2005) crearon *Place Syntax*. Esta herramienta incorpora al análisis básico de *Space Syntax* datos que permitiría hacer análisis similares a las otras técnicas de medición de la accesibilidad, como los basados en la oportunidad acumulada (de todos los lugares posibles a todas las oportunidades posibles o a una oportunidad específica) o hacer cálculos de atracción de población (residente o trabajadora) dentro de un radio específico (R*x*) desde una o cualquier oportunidad.

Ortiz Chao (2008), como parte de su investigación de la ciudad de México[44], creó (junto con L. Figueiredo) *Plot Accessiblity*, herramienta capaz de medir la accesibilidad de los predios empleando los mismos principios de *Space Syntax*. La creación de ésta parte de la necesidad de entender la relación existente entre la configuración de las ciudades con los usos de suelo a nivel de predio. Calcula el potencial de accesibilidad de un predio relacionando los mapas axiales con

[43] La primera, llamada accesibilidad geográfica por los autores, se entiende como la proximidad relativa de un lugar a otros lugares (considerando cierto grado de atracción y un factor de impedancia), por lo que su materia prima son los puntos geográficos específicos, un sitio o un lugar con un contenido específico, mientras que la accesibilidad calculada por *Space Syntax* (accesibilidad geométrica) solamente se encarga del espacio sin un contenido específico, por lo que no es posible incluir algún grado de atracción (Ståhle et al., 2005: 2).

[44] La investigación busca explorar la relación entre la accesibilidad (empleando *Space Syntax*) y los usos de suelo (a nivel de predio) en la ciudad de México.

los predios, porque éstos son considerados como nodos de la red que se conectan con el espacio público a través de sus entradas[45]. El análisis tradicional compara los valores de accesibilidad obtenidos para cada línea con la proporción de uno o varios usos de suelo específicos (p.e. comercio o vivienda) que están adyacentes a éstas. Sin embargo, existe el problema que la probabilidad de que el uso de suelo estudiado tenga un valor significativo en el análisis depende de la longitud de la línea o al número de predios con ese uso particular adyacentes a la línea o área de estudio, por lo que los resultados pueden proporcionar una visión falsa respecto a la posibilidad que una actividad o uso de predio se realice en ese espacio, mientras que los análisis realizados con *Plot Accessibility* permiten entender de una manera precisa la relación existente entre la configuración espacial y los usos de cada predio.

La principal ventaja de emplear el modelo *Space Syntax* es que a partir de la representación de la traza urbana en un mapa axial es posible:

1. Identificar el potencial de accesibilidad de cada predio, línea, segmento o zona.
2. Entender y predecir el impacto que tiene la configuración espacial en el movimiento, peatonal o vehicular de las ciudades, y por lo tanto
3. Entender la organización espacial de las actividades.

Algunos académicos se han preguntado (Ratti, 2004) cómo es posible decir tantas cosas acerca de un ciudad (incluyendo sus fenómenos sociales) con tan sólo la traza urbana bidimensional. Recordemos que *Space Syntax* no fue concebido como una herramienta explícita para la medición de la accesibilidad y algunas de las críticas presentadas se basan en la definición de ésta y los factores o variables que intervienen en su medición, sin embargo Hillier y sus colegas han buscado explicar en diferentes foros y artículos cómo es que estas "deficiencias" han sido superadas (Hillier y Penn, 2004), además esto ha permitido que se desarrollen nuevas formas de modelación para el mejor entendimiento de las ciudades.

Al igual que otras mediciones de accesibilidad, las principales limitaciones son que no considera la conducta del individuo ni sus características (socio-económicas, movilidad); asume que no hay efectos de competencia, porque no considera la distribución espacial de los

[45] Ortiz Chao señala que se considera como potencial de accesibilidad por desconocer la localización de la entrada a los predios, especialmente en los casos de las esquinas o edificios con múltiples entradas .

individuos; supone que todas las oportunidades disponibles tienen el mismo grado de atracción, sin importar el tiempo de viaje o el tipo de oportunidad.

Las críticas más recurrentes con respecto a los modelos de transporte son que los análisis ignoran: cualquier tipo de regulación o restricción de las vialidades; la presencia de generadores de movimiento como los usos de suelo, las densidades de los edificios; la presencia de estaciones de transporte público (como el metro o de autobuses); algún factor de impedancia de viaje (Makri y Folkesson, 1999; Ratti, 2004).

Además, en términos de la generación de los mapas axiales, no existe un algoritmo que permita crear los mapas automáticamente[46], sino que depende de la interpretación de cada investigador, por lo que los resultados pueden variar de un análisis a otro (Figueiredo y Amorim, 2004; Jiang y Claramunt, 2002; Ratti, 2004).

Sin embargo, *Space Syntax* ha demostrado ser herramienta muy versátil que ha permitido entender la relación que la configuración espacial (urbana o dentro de un edificio) tiene con: a) los patrones de movimiento y proporción de flujos en el espacio público; b) la evolución de los centros y subcentros de las ciudades; c) la segregación espacial y ciertas desigualdades sociales; d) la posibilidad de crear espacios con mayor interacción que permitan optimizar la cultura organizacional de una empresa; e) la localización de espacios con potencial para que suceda algún tipo de crimen (Space Syntax Ltd., 2009). Además, en el sector del transporte se ha probado como una herramienta para la definición de corredores de transporte (de autobuses y trenes), como un modelo de simulación de tráfico (Barros et al., 2007; Chiaradia, 2007; Kishimoto et al., 2007; Maha, 1997) y se han estimado la proporción de niveles de contaminación emitidos al aire por los vehículos (Croxford et al., 1996).

Se han realizado un sinfín de estudios empleando *Space Syntax* como herramienta para el análisis de la accesibilidad en las ciudades, sin embargo, y en relación con el objetivo de la presente investigación, existen pocos estudios donde se incluya una red de transporte masivo como parte del modelo, uno de ellos es el estudio de la Zona Metropolitana de Tokio, realizado por Iida y Nishibori (en Major et al., 1997: 42.03). El modelo incorporó al mapa axial la red metropolitana de trenes (localizando las estaciones y realizando las conexiones correspondientes entre éstas) lo que permitió observar dos efectos importantes en los niveles de accesibilidad. El primero es que los altos niveles de accesibilidad del CBD de Tokio se consolidaron, lo que refleja

[46] Existen algunos intentos para generarlos, sin embargo están en fase de prueba.

su importancia para la ciudad, y segundo, algunas áreas periféricas al CBD que se caracterizan por edificios muy altos de usos mixtos (oficinas y comercios) presentaron niveles de accesibilidad significativos, lo que permitió entender que Tokio esta organizado a partir de sistemas de múltiple movimiento (locales y globales).

Otros estudios relevantes para esta investigación son los realizados por Ortiz Chao (Ortiz Chao y Hillier, 2007; Ortiz Chao, 2008) como parte de su investigación doctoral (actualmente en proceso). En ellos se busca encontrar patrones de usos de suelo con la lógica espacial planteada por *Space Syntax* para el área contenida dentro del Circuito Interior (de aproximadamente 12x9 km. y 160,000 predios con su uso de predio catastral) de la Ciudad de México. El estudio se realizó con dos técnicas distintas, de acuerdo a la complejidad que iban presentando los resultados. El primer análisis fue comparar los mapas axial y de líneas continuas con los usos de suelo empleando la regresión logística[47], lo que le permitió observar que a pesar de no haber una relación evidente entre la accesibilidad y los usos de suelo comerciales y residenciales debido a su morfología "de parches" (o diferentes geometrías de la traza urbana). Además se evidencia cómo los subcentros responden a necesidades diferentes, de acuerdo a la escala en la que se relacionan con el resto de la ciudad. En el segundo análisis, la atención se centra en el cálculo de los niveles de accesibilidad de cada uno de los aproximadamente 160,000 predios empleando *Plot Accessibility* y la función de frecuencia acumulada. Los resultados obtenidos probaron la importancia de la accesibilidad como un factor determinante para la distribución espacial de las actividades en la Ciudad de México; además se evidenció el potencial que tienen las grandes manzanas para incrementar el movimiento e incluso volverse nodos de centralidad cuando son considerados parte de la red del espacio público (Ortiz Chao, 2008: 16).

Criterios para la selección de una técnica de medición

Después de haber hecho un análisis de las variantes o técnicas para medir la accesibilidad, es necesario observar las características de cada una de estas a partir de cuatro particularidades relevantes para cualquier tipo de análisis: la escala de análisis, urbana y social; las variables empleadas para realizar el análisis; las características de los resultados y su potencial de uso. La

[47] La variable binaria era: comercio o no; las variables empleadas, resultado del análisis *Space Syntax*, fueron: accesibilidad local, global y selección de ruta; y las variables geométricas fueron: longitud de la línea, conectividad y superficie de manzana (Ortiz Chao, 2008: 8).

intención de esta sección no es hacer un comparativo de las técnicas porque resulta evidente que no es posible hacerlo, debido a las características particulares de cada grupo y que cada uno de éstos responde a un propósito e interés de estudio.

Escalas analizadas por las diferentes técnicas de medición

Para poder estudiar la organización espacial de las actividades y la interacción humana dentro de las ciudades o entre ciudades, la escala resulta un elemento fundamental en cualquier análisis de accesibilidad. En este caso, se especificará de acuerdo al elemento de análisis: la escala urbana se refiere al campo de acción, en términos físicos y territoriales, de una ciudad y la escala social, que hace referencia al nivel de agregación de los grupos sociales de estudio.

Para la escala urbana se hicieron tres clasificaciones para evidenciar la capacidad de análisis que cada técnica tiene respecto al nivel de agregación espacial: 1) la escala interurbana permite entender las relaciones entre diferentes ciudades, regiones e inclusive países; 2) la escala intraurbana global permite observar la organización espacial de las actividades y su interacción en forma agregada; 3) la escala intraurbana local, donde la información puede ser muy detallada, permite encontrar patrones de comportamiento en relación a la localización de actividades muy específicas en el territorio.

Respecto a la escala social, las clasificaciones fueron dos: 1) la escala individual permite estudiar la facilidad que tiene un individuo en particular para alcanzar un destino considerando sus limitantes sociales (género, edad, etc.), de tiempo, económicas, entre otras; 2) a partir de los grupos sociales de acuerdo a los intereses del estudio, p.e. por nivel de ingresos, por género, por edad, por unidad geográfica (como colonia, unidad administrativa o AGEB), lo cual permite hacer caracterizaciones de ese grupo y entender ciertos fenómenos que se dan lugar en las ciudades.

Con el fin de entender cómo estas escalas, la urbana y la social, son incorporadas en las técnicas descritas anteriormente se elaboró el Cuadro 2.1.

Las mediciones a partir de índices compuestos son empleadas principalmente para estudios intraurbanos locales a una escala social agregada, es decir, para estudiar y entender la capacidad de grupos de individuos para alcanzar los destinos deseados. Por su parte, en las mediciones a partir de los análisis de redes existe la posibilidad de estudiar la accesibilidad a cualquier escala urbana, lo que permite observar diferentes ángulos del mismo fenómeno: la accesibilidad. En

ambas formas de medición, los niveles de accesibilidad obtenidos están limitados a la escala social de grupos de individuos, lo que puede llevar a conclusiones generalizadas respecto a éste, porque consideran a todos los individuos con las mismas capacidades para acceder a las oportunidad, omitiendo ciertas características individuales (dento del mismo grupo de estudio) que los limitan.

Cuadro 2.1. Escalas analizadas por las técnicas de medición de la accesibilidad

	TÉCNICAS DE MEDICIÓN						
	Índice compuesto			**Espacio Temporal**	**Análisis de redes**		
ESCALAS DE ANÁLISIS	Oportunidad Acumulada	Basada en utilidad	Modelos gravitacionales		Accesibilidad Relativa	Accesibilidad Integral	*Space Syntax*
Urbana							
Interurbana	X	-	X	-	X	X	X
Intraurbana (global)	-	-	X	-	X	X	X
Intraurbana (área específica)	X	X	X	X [1]	-	X	X
Social							
Grupo de individuos	X	X	X	-	X	X	X
Individual	-	X	-	X	-	-	-

Fuente: Elaboración propia

NOTAS
[1] El área geográfica que puede abarcar esta técnica depende de la movilidad de cada individuo

Variables requeridas por los modelos para la medición de la accesibilidad

En esta sección se presentan las variables necesarias para construir el modelo correspondiente de cada técnica y por lo tanto, muestra el grado de complejidad que estos tienen, al igual que algunas de las oportunidades y limitaciones. Es común pensar que para que el modelo puede representar de una manera más fidedigna la realidad es necesario tener la mayor cantidad de datos posibles, pero hay que considerar que su operacionalización se complica. Por esto es necesario tener claro el propósito de la investigación, ya que los modelos representan la realidad en los aspectos más significativos del problema a analizar e ignora aquellos que no son esenciales (Barra, 1989).

Las variables consideradas por las seis técnicas son: la traza urbana, el nivel de agregación tanto del origen como del destino, la localización de oportunidades, el propósito del viaje, los elementos de impedancia (tiempo, distancia o costo) y el grado de atracción de las oportunidades.

La traza urbana es el elemento físico que cohesiona a las actividades y organizaciones donde se desarrollan las actividades. Ésta tiene propiedades geométricas y topológicas que pueden ser entendidas como el reflejo de las características socio-económicas de la sociedad que la habita (Dollfus, 1982; Hillier y Hanson, 1984; Massey, 1995).

Aun cuando es indudable que todos los viajes tienen un origen y un destino, cada técnica define de una manera distinta el nivel de agregación dependiendo del propósito del estudio y de la posibilidad de contar con datos precisos. Los niveles de agregación considerados por este estudio son tres: a) individual, es decir considerando solamente a un individuo o predio; b) generalizado por área de estudio, p.e. colonia, AGEB, delegación o municipio, o por grupo con características específicas, p.e. género, edad, tipo de empleo, nivel de ingreso, etc.; c) ambos.

Las siguientes dos variables están fuertemente ligadas entre sí y también al nivel de agregación de las oportunidades: el propósito de viaje del individuo o grupo de individuos y la localización de oportunidades en la traza urbana. Para lo primero, es necesario conocer las necesidades de los individuos en cierta temporalidad para determinar el conjunto de oportunidades a las que pueden tener acceso, y para el segundo es necesario saber sus preferencias o condiciones socio-económicas o hacer generalizaciones de los individuos que pueden necesitar dichas oportunidades.

La impedancia de viaje es estimada a partir de una de las tres variables posibles: la distancia entre el origen y las posibles oportunidades o destinos (ya sea en línea recta o empleando la red vial), el tiempo de viaje o el costo que este implica para un individuo. En el

caso de querer hacer una comparación entre el tiempo y el costo de viaje, Handy y Niemeier (1997: 1179) sugieren hacer los cálculos por separado y posteriormente contrastarlos.

Finalmente, al considerar el grado de atracción de las oportunidades se está observando el potencial de atracción de cada oportunidad para los individuos en cuestión, dentro de un área específica de la ciudad, p.e. si se estudia alguna actividad como los supermercados, éstos se puede medir por el número de establecimientos, su tamaño físico o económico, número de clientes, productos ofrecidos, número de empleados o número de empleos disponibles entre otros.

Los resultados observados de la incorporación de las cinco variables en los modelos (Cuadro 2.2) son que las mediciones a partir de índices compuestos y la espacio temporal necesitan de una gran cantidad de información geográfica y socio-económica para poder crear un índice de accesibilidad, mientras que las mediciones a partir de los análisis de redes requieren solamente de la localización de los orígenes y los destinos para poder generarlo. Sin embargo esta diferencia no puede ser considerada como una ventaja o desventaja para las técnicas, ya que como se mencionó al inicio de esta sección del capítulo, cada técnica responde a un propósito e interés de estudio.

Cuadro 2.2. Variables requeridas por los modelos para la medición de la accesibilidad

	TÉCNICAS DE MEDICIÓN						
	Índice compuesto			**Espacio Temporal**	**Análisis de redes**		
VARIABLES REQUERIDAS	Oportunidad Acumulada	Basada en utilidad	Modelos gravitacionales		Accesibilidad Relativa	Accesibilidad Integral	*Space Syntax*
Traza Urbana	X	-	-	X	X	X	X
Origen							
Nivel de agregación[1]	C	B	B	A	C	C	- [2]
Destino							
Localización de oportunidades	X	X	X	-	X	X	- [3]
Propósito de viaje	X	X	X	X	-	-	- [3]
Nivel de agregación[1]	C	B	B	C	C	C	- [2]
Impedancia							
Distancia	Métrica	Métrica	Métrica	Métrica [4]	Métrica	Métrica	Topológica
Tiempo de viaje	X	-	X [4]	Tiempo disponible	-	-	-
Costo de viaje	-	X	X [4]	X	-	-	-
Grado de atracción de oportunidades	X [5]	X	X [6]	X	-	-	- [7]

Fuente: Elaboración propia

NOTAS

1. Los niveles de agregación que se consideran son: (A) individual, p.e. individuo o predio; (B) generalizado por área de estudio, p.e. colonia, AGEB, delegación o municipio, o grupo con características específicas, p.e. género, edad, tipo de empleo, nivel de ingreso,etc.; (C) ambos.
2. Para Space Syntax cada línea del mapa axial es considerada como origen y destino, sin embargo el nivel de agregación dependerá del tipo de mapa axial que se emplee (el convencional o el de segmentos o el de líneas continuas).
3. En el modelo empleado por Space Syntax el propósito de viaje y la localización de las oportunidades están considerados de una manera general es decir, cada línea tiene el potencial de ser atraer individuos y por lo tanto, ser un destino.
4. Los factores de impedancia utilizados son los incrementos en tiempo o distancia a partir del origen.
5. El grado de atracción considerado por esta técnica es el mismo para todas las oportunidades localizadas dentro del umbral determinado.
6. El grado de atracción dependerá del sector a estudiar, siendo generalmente el número de empleos, locales (oficinas, comercios).
7. El grado de atracción depende principalmente del número de conexiones de cada línea y la escala a la que se quiere realizar el análisis, conocida como Radio (R3 para el análisis local y RR para el global).

Características de los resultados obtenidos de la medición de la accesibilidad

Las mediciones de accesibilidad y los índices resultantes son una herramienta útil por: a) su capacidad de vincular los cambios en los usos de suelo y en el transporte y b) proveer de una forma de evaluación del servicio provisto por los diferentes modos de transporte y la disponibilidad de las diferentes actividades para los individuos, grupos o áreas específicas de las ciudades. Sin embargo, cualquier forma en que se efectúe la medición de la accesibilidad, los resultados deberán tener ciertas características que permitan a los tomadores de decisiones, y a los individuos, comprenderlos e interpretarlos, con el fin que éstos sean incorporados en los procesos de elaboración de políticas públicas para el desarrollo urbano (Geurs y van Wee, 2004; Handy y Niemeier, 1997; Handy y Clifton, 2001).

Las principales características que los resultados obtenidos deben tener son: a) la facilidad para realizar comparaciones directas entre diferentes áreas sin necesidad de realizar una segunda calibración; b) la posibilidad de que los resultados sean expresados de una manera gráfica y no solamente numérica, permitiendo que todos los individuos involucrados en el estudio puedan entender los resultados de una manera directa; c) el grado de interpretabilidad y la facilidad que tienen para ser comunicados.

Al agrupar las técnicas resulta evidente lo mencionado en las descripciones de las técnicas respecto a sus limitaciones y ventajas (Cuadro 2.3). Las mediciones a partir de índices compuestos proporcionan información muy detallada de los niveles de accesibilidad, su capacidad para interpretarse y comunicarse resulta muy compleja por lo que se corre el riesgo de no ser tomadas en cuenta para la planeación o ignoradas por los individuos involucrados en el estudio. Por su parte, las mediciones basadas en los análisis de redes, a pesar de no presentar un resultado tan detallado o preciso respecto a aspectos socio-económicos de los grupos sociales, son fáciles de interpretar y comunicar, además de ser más versátiles en el momento de su representación y tienen la capacidad de mostrar resultados comparables rápidamente y sin necesidad de volverlos a calibrar, cuestión que implica tiempo y costos para su operación y con los cuales no se cuenta generalmente.

Cuadro 2.3. Características de los resultados obtenidos por las técnicas de medición de la accesibilidad

	TÉCNICAS DE MEDICIÓN						
	Índice compuesto			**Espacio Temporal**	**Análisis de redes**		
	Oportunidad Acumulada	Basada en utilidad	Modelos gravitacionales		Accesibilidad Relativa	Accesibilidad Integral	*Space Syntax*
Comparación directa en áreas distintas (sin necesidad de nueva calibración)	X	-	-	-	X	X	X
Posibilidad de representación gráfica	X	-	-	X	X	X	X
Interpretabilidad	Fácil	Complejo	Complejo	Complejo	Fácil	Fácil	Fácil
Facilidad de comunicación	Fácil	Complejo	Complejo	Complejo	Fácil	Fácil	Fácil

Fuente: Elaboración propia

Potencial de uso de los resultados obtenidos de la medición de la accesibilidad

Además de la importancia que tiene poder comunicar fácilmente los resultados de las mediciones de accesibilidad para que sean considerados como un factor relevante para el desarrollo de las ciudades, la accesibilidad puede ser empleada como complemento para otros estudios y/o para la creación de índices socio-económicos. Los tres potenciales usos que este estudio considera importantes son: indicador económico, indicador social y la vinculación de los valores de accesibilidad arrojados por el modelo con más información.

La accesibilidad se puede emplear como un indicador económico si se emplea como un valor de insumo para el cálculo de los beneficios económicos generados por los cambios en el uso de suelo y el transporte. Según Geurs y van Wee (2004), los impactos económicos se pueden agrupar en dos: los beneficios directamente relacionados con el proyecto, los cuales tienden a medirse mediante el ahorro en el costo de viaje para los individuos con métodos micro-económicos basados en su beneficio, y que son calculados ya sea observando el excedente del consumidor (según Marshall) o por el método de variación compensatoria (propuesto por Hicks)[48]; los beneficios económicos indirectos generados a partir de los primeros, como el incremento en la productividad de las empresas o las ganancias (o pérdidas) generadas por la distribución y disponibilidad de las oportunidades[49].

Asimismo, los índices de accesibilidad pueden emplearse como un indicador social si son capaces de: presentar la disponibilidad de las diferentes oportunidades sociales y económicas para los individuos, por ejemplo, el acceso a las fuentes de trabajo, a centro de provisión de alimentos (mercados, supermercados, etc.), servicios de salud y otros a partir de los diferentes modos de transporte disponibles; medir la equidad social dependiendo de la posibilidad de diferenciación y desagregación espacial de cada medida de accesibilidad, acotada por las

[48] El primero parte de la disponibilidad de los consumidores a pagar por un bien suponiendo que el precio de éste es mayor al observado realmente en el mercado. Mientras que en el segundo se asume en principio que el individuo desea mantener su nivel de utilidad, de manera tal que si hay un cambio en precios que afecte sus posibilidades de compra para alcanzar el nivel de utilidad dado, entonces es necesario transferirle el ingreso requerido para comprar la misma cantidad de bienes que adquiría antes del cambio en precios o bien una nueva combinación de los mismos que le ofrezca la misma utilidad que la combinación antes de dicho cambio.

[49] Prud'homme y Lee (1999) observaron que al mejorarse la infraestructura de transporte en París y otras ciudades francesas, se incrementaban la velocidad de viaje y la productividad (cuando hubo un incremento del 10% en la primera, la segunda se incrementó en un 3%). Carlino (1987) por su parte, señala que los incrementos en la productividad de las empresas están directamente relacionados con las inversiones en infraestructura, tales como las vialidades o los sistemas de transporte público.

condiciones sociales (edad, género, educación, salud, etc.) y económicas (nivel de ingreso) (Black y Conroy, 1977; Farrington, 2007; Wachs y Kumagai, 1973).

La posibilidad de vincular los valores de accesibilidad con otras propiedades, características o cualidades de la ciudad o de los grupos sociales, permitiría plantear nuevos estudios o complementar los ya existentes, y así tener un mejor entendimiento de la interacción entre las diferentes zonas de la ciudad empleando el transporte como el elemento vinculante. Algunas de estas propiedades, características o cualidades son: las propiedades morfológicas de la ciudad, p.e. la geometría de la traza o los tamaños de manzana; los niveles de movimiento peatonal y vehicular, para mejorarlos e incluso predecir la demanda y por lo tanto planear; la valoración cualitativa del espacio de parte de los individuos; los mapas mentales que los individuos se crean para alcanzar sus oportunidades y por lo tanto para desplazarse.

La única medición capaz de presentar sus resultados directamente como un indicador económico es la Basada en la Utilidad, no obstante los resultados arrojados por otras mediciones se pueden transformar de tal manera que se puedan observar los beneficios económicos directos relacionados con el proyecto[50], pero eso implica tiempo y la disponibilidad de los datos necesarios, además de un costo adicional.

Respecto al uso de las mediciones de accesibilidad como un indicador social, el factor determinante para que unas técnicas tengan mayor o menor potencial es el nivel de agregación, así las técnicas que emplean índices compuestos y la espacio-temporal presentan un alto potencial mientras que las mediciones que emplean el análisis de redes tienen un potencial muy limitado.

[50] Por ejemplo, para la medición de Oportunidad Acumulada, un criterio para la delimitación de los contornos podría ser el costo de transportarse del origen a las oportunidades.

Cuadro 2.4. Potencial de uso de los resultados obtenidos de la medición de la accesibilidad

	TÉCNICAS DE MEDICIÓN						
	Índice compuesto			**Espacio Temporal**	**Análisis de redes**		
	Oportunidad Acumulada	Basada en utilidad	Modelos gravitacionales		Accesibilidad Relativa	Accesibilidad Integral	*Space Syntax*
Indicador Económico	Nulo	Alto	Nulo	Nulo	Nulo	Nulo	Nulo
Indicador Social							
Disponibilidad de oportunidades	Alto	Medio	Alto	Alto [2]	Nulo	Medio	Medio
Agregación espacial [1]	Nulo	Alto	Alto	Alto [2]	Nulo	Nulo	Nulo
Capacidad de vinculación con otra información	Medio	Bajo	Medio	Nulo	Nulo	Medio	Alto

Fuente: Elaboración propia

NOTAS
1. La agregación espacial puede ser por ingresos, actividad económica, etc. de acuerdo al propósito del estudio otra
2. Esta medición presenta, de una manera retrospectiva, la conducta de cada individuo de acuerdo a las oportunidades que se le presentan sin embargo, no es posible modelar en prospectiva porque las decisiones de los individuos están afectadas por un gran número de factores imposibles de determinar.

En relación con la posibilidad que tienen los seis índices de accesibilidad de relacionarse con otras propiedades, características o cualidades del área de estudio, su potencial depende también del tipo de variables que requiere el modelo. Por esta razón, el potencial que tienen las mediciones con índices compuestos es mayor, ya que es posible que para lograr la vinculación no sea necesario agregar mucho más información que con la que ya se cuenta sin embargo. Es de llamar la atención que *Space Syntax* es la técnica con mayor potencial y que requiera de solo una variable (la traza urbana) para que sus resultados puedan asociarse con las propiedades, características o cualidades ajenas al modelo y ya mencionadas en las líneas anteriores. No obstante, poder relacionar estudios cualitativos con evaluaciones cuantitativas resulta un reto que habrá que superar para poder ofrecer resultados *ad hoc*. a los individuos involucrados o al área de estudio en cuestión.

Selección de la técnica para el estudio de caso

Como se ha mencionado en los párrafos anteriores, no existe una técnica de accesibilidad mejor que otra, sino que la elección de ésta depende del propósito de cada estudio y análisis, por lo que antes de hacer la selección, es pertinente tener presente la hipótesis y objetivo de esta investigación.

Esta investigación parte de la siguiente hipótesis:

> *La configuración de la estructura vial de la ciudad de México condiciona el grado de accesibilidad de sus calles, lo que modifica la relación sistémica que existe entre la localización de las actividades y el transporte que posibilita el desplazamiento de los habitantes.*

A partir de esto, la investigación tiene como objetivo calcular el potencial de accesibilidad que tiene la estructura vial de la Ciudad de México con el fin de: advertir el potencial de la ciudad, a escalas metropolitana y de barrio, para una localización más eficiente de las actividades, empleando la proximidad topológica y la conectividad de la estructura vial; señalar la forma en que se relacionan físicamente diferentes zonas de la ciudad; entender la importancia que tiene la estructura vial y los sistemas de transporte para lograr una mejor integración entre éstas;

comparar los planes generales de desarrollo urbano y los niveles potenciales de accesibilidad que tiene la ciudad.

Space Syntax como herramienta de análisis

Con el fin de poder seleccionar la herramienta más conveniente para el análisis propuesto es necesario desglosar el objetivo de la investigación en sus partes, ya que al hacerlo así, es posible elegir la técnica más apropiada para el estudio, tal y como lo sugieren Handy y Niemeier (1997).

Primero, hay que situar el tipo de resultado (por índices compuestos, espacio-temporal o por análisis de redes) que requiere la investigación a partir de las definiciones de accesibilidad de cada categoría y el propósito del estudio, para después hacer la selección más apropiada. Uno de los propósitos del estudio es "advertir el potencial de la ciudad, a escalas metropolitana y de barrio, para una localización más eficiente de las actividades, empleando la proximidad topológica y la conectividad de la estructura vial", por lo que la definición de accesibilidad de esta investigación y acuñada a las mediciones hechas a partir del análisis de redes parece ser la que mejor se ajusta, ya que el objetivo no considera ningún tipo de cálculo de costo o beneficio para el individuo (incluidos en la definición de los índices compuestos), sino más bien se busca observar cómo la infraestructura para el transporte (red vial y sistemas de transporte público) afecta la relación entre las diferentes zonas. Con esta primera delimitación, solamente tres de las siete técnicas podrán ser consideradas para este fin: la accesibilidad relativa, la accesibilidad integral y *Space Syntax*.

Otro elemento del objetivo de investigación que permite reafirmar el hecho de que este análisis deberá emplear el análisis de redes es que el índice de accesibilidad a calcular deberá estar determinado por la estructura vial y por lo tanto, por sus propiedades topológicas, y no por algún tipo de costo o beneficio para el individuo o grupo de éstos. Esta variable es fundamental en los análisis de redes, mientras que las mediciones por índices compuestos y la espacio-temporal solamente la incorporan como una variable más dentro del conjunto de variables empleadas para sus cálculos.

Además, la accesibilidad relativa tiene que ser descartada porque se busca hacer el análisis desde cualquier punto de la ciudad y hacia cualquier otro punto de ésta y no solo desde un punto en específico, por lo que ahora las opciones se reducen a la selección entre la accesibilidad integral y *Space Syntax*.

Otro propósito del estudio es analizar la manera en que la Ciudad de México organiza espacialmente sus actividades en dos escalas: la escala metropolitana (o global) como en la micro escala (o escala local). El análisis global busca entender las características, a escala metropolitana, de la estructura urbana de la ciudad de México y caracterizar la distribución del potencial de accesibilidad que su estructura urbana. Mientras que el análisis local mostrará la organización espacial de la ciudad a una escala micro, y al mismo tiempo permitirá entender la manera en que éstas se concentran en zonas específicas de la ciudad y cómo estas concentraciones de actividades se relacionan o no espacialmente entre ellas.

Hasta este punto ambas técnicas de medición: la accesibilidad integral y *Space Syntax* tienen la capacidad de analizar la ciudad de acuerdo a los objetivos, por lo que parece necesario revisar por un lado, las variables requeridas por cada uno de los modelos y la información disponible para realizar el análisis y por el otro, las características y potencial de uso de los resultados.

El Cuadro 2.5 muestra las diferencias entre las dos técnicas respecto al número de variables requeridas y las disponibles. Existen dos diferencias fundamentales entre la accesibilidad integral y *Space Syntax.* La primera es el nivel de agregación tanto del origen como del destino, mientras que para la accesibilidad integral es necesario tener la localización geográfica de ambos, para *Space Syntax* el nivel de agregación dependerá del tipo de mapa axial que se emplee (el convencional, por segmentos o de líneas continuas), ya que el mapa axial considera cada línea como un posible origen y/o destino, por lo que el mapa representa todas las posibilidades de movimiento dentro del área de estudio. La segunda diferencia es la forma de considerar la distancia, la accesibilidad integral la calcula a partir de la distancia métrica, mientras que *Space Syntax* calcula topológicamente la distancia.

Cuadro 2.5. Variables requeridas y disponibles para la medición de la accesibilidad empleando accesibilidad integral y *Space Syntax*

	Accesibilidad Integral		***Space Syntax***	
VARIABLE	Variable Requerida	Variable Disponible	Variable Requerida	Variable Disponible
Traza Urbana	X	Manzanas y Líneas de centro de calle [2]	X	Manzanas y Líneas de centro de calle [2]
Origen				
Nivel de agregación[1]	X	X	-	X[3]
Destino				
Localización de oportunidades	X	Subcentros	-	Subcentros [4]
Propósito de viaje	-	-	-	- [4]
Nivel de agregación[1]	X	X	-	X[3]
Impedancia				
Distancia	Métrica	X	Topológica	X
Tiempo de viaje	-	-	-	-
Costo de viaje	-	-	-	-
Grado de atracción de oportunidades	-	-	-	Local o global

Fuente: Elaboración propia

NOTAS

1. El menor nivel de agregación considerado es el frente de manzana debido a que el segmento más pequeño de las líneas de centro de calle es el comprendido entre la intersección de las calles. Otros niveles de mayor agregación posibles son: las AGEBs y la división política de las dos entidades federativas con conforman la Zona Metropolitana de la Ciudad de México.
2. Para las manzanas, la fuente es la información cartográfica digital del XII Censo General de Población y Vivienda 2000 del INEGI. Mientras que las líneas de centro de calle son del II Conteo de Población y Vivienda 2005 del INEGI.
3. Para *Space Syntax* cada línea del mapa axial es considerada como origen y destino, sin embargo el nivel de agregación dependerá del tipo de mapa axial que se emplee (el convencional o el de segmentos o el de líneas continuas).
4. En el modelo empleado por *Space Syntax* el propósito de viaje y la localización de las oportunidades están considerados de una manera general es decir, cada línea tiene el potencial de atraer individuos y por lo tanto, ser un destino.

Por otra parte, al revisar las características y potencial de uso de los resultados (Cuadros 2.3 y 2.4 respectivamente), el aspecto que diferencia la accesibilidad integral de *Space Syntax* es la capacidad de vinculación con otra información, mientras que los resultados de la accesibilidad integral parecen solamente asociarse con cuestiones morfológicas y de movimiento de la ciudad, los resultados obtenidos empleando *Space Syntax* tienen la capacidad de relacionarse con las

propiedades morfológicas, el movimiento y algunos fenómenos sociales observados en las ciudades.

Por lo tanto, en correspondencia con el objetivo de la investigación y a partir de las conclusiones planteadas en los párrafos anteriores, la técnica de medición de la accesibilidad que se empleará para estudiar la organización espacial de la Ciudad de México será *Space Syntax*. En el capítulo siguiente se hará una descripción extensa de esta técnica, incluyendo los antecedentes que dieron origen a esta forma de analizar y entender el espacio, sus fundamentos, las mediciones y sus implicaciones y las ventajas y limitaciones del modelo.

CAPÍTULO III. *SPACE SYNTAX*

La ciudad como una entidad

Partiendo del entendimiento de que la estructura urbana se refiere a la dimensión física de la ciudad, entonces se puede definir como un conjunto de edificios unidos por espacios abiertos y continuos (calles y plazas) en el que sus habitantes interactúan y desarrollan sus actividades económicas, sociales, culturales a lo largo del tiempo (Hillier, 1996b: 111).

Al estudiar las ciudades, tanto los planificadores como los diseñadores urbanos hacen sus análisis de una manera diferente: los primeros hacen énfasis en el funcionamiento de la ciudad, es decir, los procesos sociales y económicos; mientras que los segundos ponen mayor atención en las cuestiones formales de la ciudad, como el acomodo de los edificios, su apariencia y funcionalidad) . Esta disociación de las partes del sistema ha ocasionado un vacío en la relación entre la forma y la función, ya que para aquellos que analizan los procesos sociales de la ciudad es difícil conceptualizarla como un objeto diseñado, mientras que los diseñadores urbanos generalmente sólo especulan respecto los procesos sociales y económicos; otra diferencia es respecto al manejo de la escala, los planificadores trabajan con superficies o áreas, en las que se puede agregar la información de su interés (datos sociales, económicos u otros, dependiendo del estudio) pero sin llegar a una escala muy pequeña como son los edificios, mientras que los diseñadores urbanos trabajan casi exclusivamente en la definición de los edificios (escala micro), o un conjunto de ellos, para formar áreas urbanas (pequeña escala) pero sin “atreverse” a intervenir toda la ciudad.

Es por esta separación de enfoques o puntos de vista que resulta muy complicado tener un entendimiento de las ciudades como un todo espacial-funcional. Hillier (1996b) observa que esta disociación se puede solucionar a partir del elemento común que los une y que en ambos casos se emplea como base: el espacio y particularmente su configuración u organización, ya que según el autor es fundamental para entender la ciudad integralmente (ibid: 113); además que los principales rasgos culturales de la sociedad que la habita estén registrados ahí y que sean éstos los que permitan poder hacer algunas diferenciaciones entre las diferentes ciudades (Hillier, 2001: 02.3).

El Profesor Bill Hillier y otros colegas desarrollaron en la década de 1970s en la *University College London*, un conjunto de teorías y técnicas que buscan entender y explicar la ciudad a partir de su configuración espacial, empleándola como una variable independiente de los sistemas sociales, pero determinante en su organización, a los que denominaron *Space Syntax*. De acuerdo con este enfoque, algunas de las problemáticas que trata de explicar son: cómo medir las propiedades configuracionales de un sistema espacial; el papel que desempeña la configuración espacial en el movimiento, la copresencia[51] y otros fenómenos de orden social relevantes; cuál es la naturaleza de la relación entre la organización social y la configuración espacial en las ciudades.

De acuerdo a resultados obtenidos en análisis de muchas ciudades de todo el mundo empleando *Space Syntax*, se ha encontrado una fuerte correlación entre las mediciones obtenidas (accesibilidad –global y local- principalmente) y la dinámica y la organización espacial de las ciudades, siendo capaz de explicar de manera cuantitativa algunos fenómenos urbanos como densidad poblacional, valores de suelo, usos de suelo, tráfico vehicular y peatonal, entre otros.

Este capítulo describe a mayor profundidad los fundamentos del modelo *Space Syntax* (ya que en el capítulo anterior se hizo de manera breve), además de la metodología para los análisis realizados, por lo que se divide en cinco secciones, la primera presenta las premisas fundamentales; la segunda describe las principales herramientas para el análisis y sus variantes; la tercer sección explica cuales son las principales mediciones que se hacen para el análisis espacial; la cuarta sección describe cinco postulados hechos a partir del empleo de *Space Syntax* respecto a la ciudad y que son relevantes para esta investigación; finalmente, el capítulo concluye con una reflexión respecto a las limitaciones y ventajas que ofrece esta herramienta de análisis para alcanzar los objetivos de esta investigación.

Premisas de *Space Syntax*

El modelo *Space Syntax* fue desarrollado con el fin de poder estudiar la configuración espacial de las ciudades y observar el grado de influencia de los factores sociales en la configuración de éstas y para explorar las consecuencias de cambios que podrían haber ocurrido u ocurrir en un futuro.

[51] Copresencia es una traducción libre de *copresence*, la cual se entiende como la presencia en un mismo espacio y al mismo tiempo de diferentes personas, realizando diferentes actividades (Gehl, 2006, Jacobs, 1964).

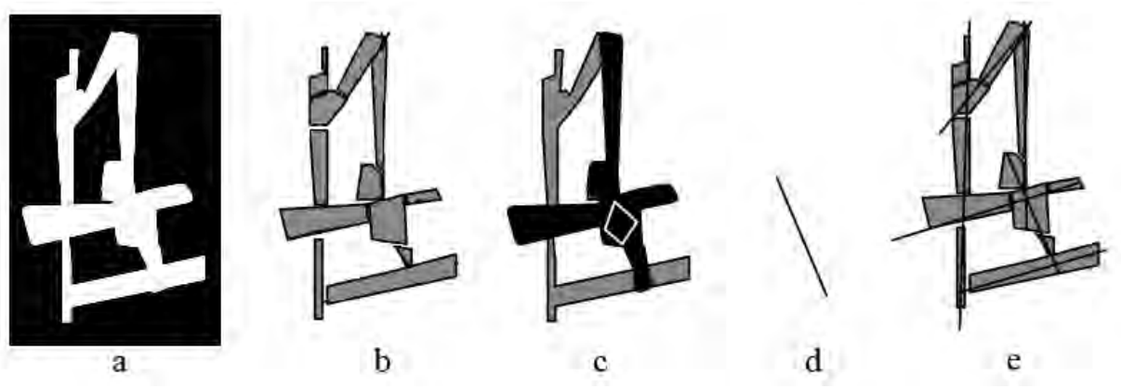
Por configuración espacial se entiende como la relación de contigüidad y conectividad entre espacios que toman en consideración otras relaciones, y por lo tanto los efectos que éstas tienen en otros espacios del sistema (Hillier y Vaughan, 2007: 206).

La investigación realizada con *Space Syntax* se fundamenta en dos premisas referentes al espacio construido, las cuales consideran tanto la objetividad del espacio como la manera intuitiva en que los individuos lo entienden (o cognición) y emplean para desplazarse. A partir de este modelo se busca analizar las propiedades configuracionales del espacio para crear un "lenguaje del espacio", porque tal y como sucede con el lenguaje, éste tiene una naturaleza intuitiva cuando lo utilizamos, es decir es algo con lo que pensamos y no algo de lo que pensamos al respecto (Hillier, 2005).

En la Figura 3.1a se muestra un pequeño fragmento de un asentamiento hipotético, donde el espacio en blanco es el espacio público (calles y plazas). A pesar de verse y entenderse como un espacio continuo, es posible descomponerlo en subespacios denominados espacios convexos (Fig. 3.1b), en los espacios convexos mas amplios suele darse mayor interacción, mientras que los espacios mas largos suelen ser para moverse de un lugar a otro. Desde cada espacio convexo, los individuos tienen acceso visual total o parcialmente a otros espacios convexos (Fig. 3.1c), sin embargo la forma de este campo visual (o isovista) variará de acuerdo a la posición del individuo en el espacio (Benedikt, 1979: 47) y a la geometría de éste. Es así que, al entender el movimiento como una actividad lineal (Fig. 3.1d), se puede decir que los individuos se moverán de manera intuitiva cruzando los espacios convexos linealmente, a partir de lo que pueden ver de la ciudad (Fig. 3.1e).

Es así que se plantea la primera premisa: el espacio es un elemento intrínseco de cada una de las actividades que el ser humano realiza, es decir moverse, interactuar o simplemente contemplar suceden necesariamente en el espacio y éste tiene una geometría específica, afectando la manera de entender la ciudad y moverse en ella y no solamente como un escenario neutral donde los individuos se desenvuelven.

Figura 3.1 El espacio como elemento intrínseco de las actividades humanas

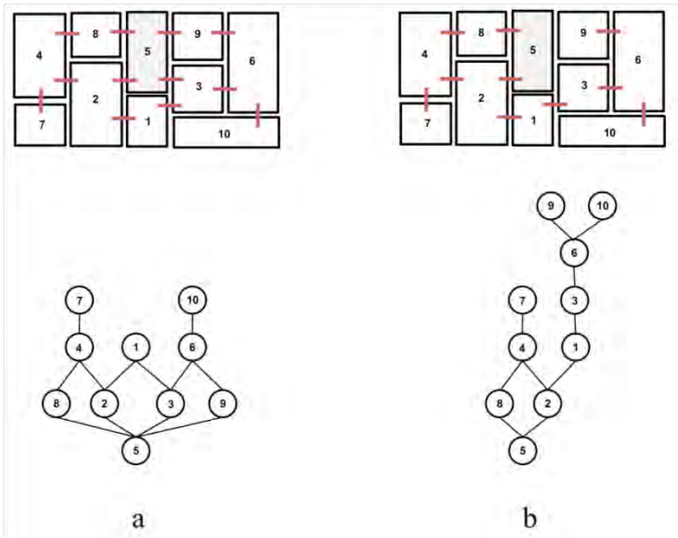


La figura presenta la manera en que la configuración de la ciudad puede determinar la manera en que sus habitantes se mueven de manera intuitiva. Para esto fue necesario distinguir a) el espacio público –calles y plazas- (en blanco) y las cuadra (en negro); a pesar de que el espacio público se entiende como un espacio continuo, es posible descomponerlo en subespacios, llamados convexos (b), de los cuales, en los mas "gordos" suele darse la interacción entre individuos mientras que los mas largos la mayor actividad es el movimiento; desde cada uno de los espacios convexos, los individuos tienen un campo visual, total o parcial, a los otros espacios (c), lo cual les facilitará entender cómo moverse en la ciudad de una manera lineal (d y e).

Fuente: Elaboración propia a partir de Hillier (1996b: 114).

La segunda premisa es la importancia de la configuración espacial de la ciudad. Para entender la organización espacial y los flujos de una ciudad resulta indispensable entender cómo es la interrelación de espacios, ya que éstos no solo se ven diferentes, sino que se entienden diferente desde cada punto dispuesto en el sistema, como se ilustra en la Figura 3.2 (Hillier, 2005; Hillier y Vaughan, 2007).

Figura 3.2. Comparación del patrón espacial de dos sistemas similares



Las graficas de "árbol" muestran cómo se entiende la distribución espacial de todo el sistema desde el espacio 5, evidenciando la importancia de la disposición y conectividad de cada parte para el entendimiento de todo el sistema, es decir de su configuración. El sistema "a" tiene una estructura poco profunda con tres anillos de circulación, mientras que el sistema "b" es profunda y solamente tiene un anillo. Fuente: Elaboración propia

Herramientas de representación y análisis

Hillier y sus colegas sostienen que es posible analizar tanto la función como la forma a partir de cómo el individuo aprovecha el potencial del espacio (Hillier, 1996b; Hillier, 2005; Hillier y Vaughan, 2007). Para esto, se estudian las propiedades configuracionales de un sistema espacial a cualquier escala, a partir de un método basado en el análisis de redes y la teoría de grafos, permitiendo entender cómo es que se da la organización espacial de las actividades.

Para el análisis urbano[52], donde el espacio es continuo y de acceso público, se toma la estructura vial como la materia prima para el análisis porque, como ya se ha mencionado, ésta es la que une los edificios y es por la que se desplazan los individuos para realizar sus actividades, además que es esta estructura en la que los individuos piensan cuando se refieren a una ciudad; en otras palabras, es el vínculo entre el espacio real de la ciudad y la forma en que los individuos la perciben (Hillier, 2005).

[52] Con *Space Syntax* también se puede nanalizar el interior de los edificios para entender patrones sociales y culturales o para ver los efectos que tiene la organización de los espacios interiores en el funcionamiento de éstos (Algunos ejemplos se pueden ver en: Hillier y Hanson, 1984, Hillier, 2005, Hillier y Vaughan, 2007, Space Syntax Ltd., 2009).

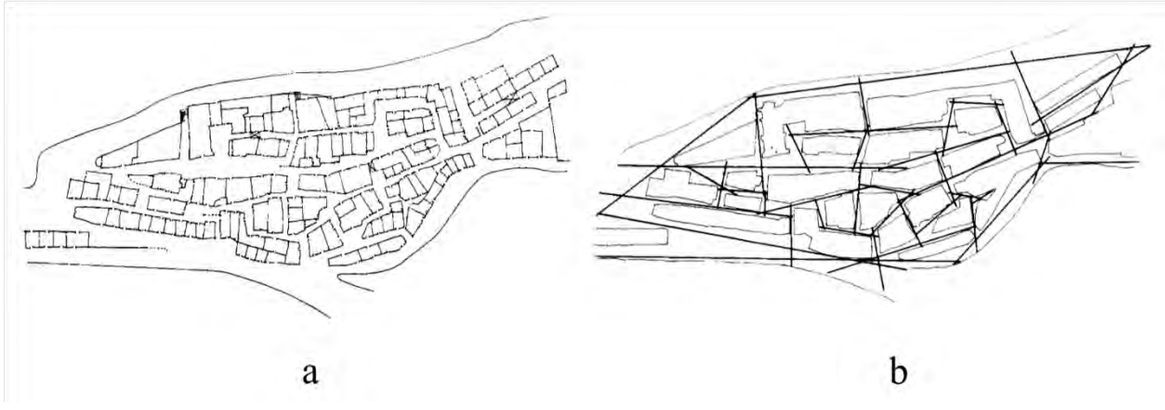
Esta estructura se simplifica en un mapa de líneas rectas que cubren[53] toda el área de estudio, creando una red donde son las líneas los elementos analizados y las intersecciones los elementos de conexión[54]. De esta manera es posible internalizar la estructura linear en un grafo y permite estudiar las principales características geométricas de una manera objetiva.

El mapa axial

El mapa mas común es el *mapa axial* (Figura 3.3), el cual se construye a partir del menor número posible de las líneas, siendo además las mas largas, que atraviesen todos los espacios convexos posibles, asegurándose que se están haciendo todas las conexiones posibles del sistema (Hillier y Hanson, 1984: 91).

Una vez construido este mapa, se analizan, de una manera topológica, los patrones de conectividad de las líneas, y obteniendo como resultando la medida de accesibilidad -*integration* en inglés-.

Figura 3.3. Mapa axial de un pequeño pueblo francés



Fuente: Hillier y Hanson (1984: 91)

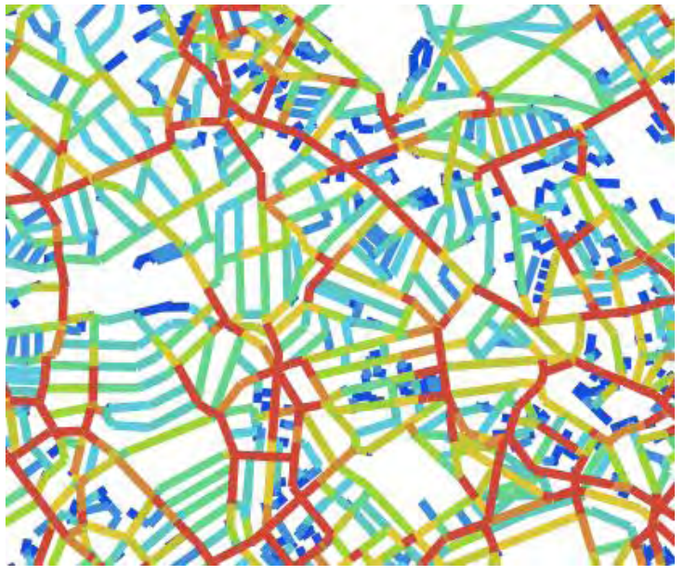
[53] Por cobertura se deberá entender que los circuitos de circulación estén completos formando anillos y que todos los espacios convexos se hayan atravesado (Hillier et al., 1993: 34).
[54] Contrario a los análisis de redes convencionales, particularmente los de transporte, donde el elemento analizado es la intersección y los arcos son los elementos de conexión.

El mapa de segmentos

Hillier afirma que la gente no se mueve por la ciudad a partir de la consideración de distancias métricas sino empleando modelos mentales a partir de las conexiones de la ciudad y basados en la geometría o en la angularidad de ésta (Hillier y Vaughan, 2007). Con el propósito de poder obtener evidencia mas precisa respecto a esta afirmación, se creó una herramienta mas poderosa capaz de realizar análisis a un nivel mayor de desagregación que el mapa axial, al cual se le llama *mapa de segmentos* (Figura 3.4) (Hillier y Iida, 2005: 558).

Este mapa tiene como punto de partida el *mapa axial*, pero los elementos de análisis son los segmentos comprendidos entre las intersecciones. Existen dos maneras de crear el mapa de segmentos: la primera forma es creando un *mapa axial* y segmentar las líneas usando el *software Depthmap* que hace el análisis (Turner, 2010); la otra opción es el empleo de las líneas de centro de calle, ya que éstas son generadas de una manera automatizada (lo que elimina el problema de la interpretación del espacio por parte del investigador) (Thomson, 2003).

Figura 3.4. Mapa de segmentos de una pequeña parte de Londres



Fuente: Space Syntax Ltd. (2009)

Empleando este mapa se analizaron tres nociones diferentes de distancia, con el fin de comprobar los resultados de estudios realizados con los *mapas axiales*:

1. La distancia métrica o el camino mas corto, la cual se define como la mitad de la sumatoria de la longitud de todos los segmentos (ya que se considera la longitud como la distancia entre los centros de línea).
2. La distancia topológica, la cual se calcula a partir del número de cambios de dirección necesarios para llegar de un segmento a otro.
3. La distancia geométrica, definida por la sumatoria de cambios angulares en el recorrido[55].

Los resultados de estos análisis se compararon con patrones de movimiento reales teniendo como resultado que los análisis con la distancia geométrica (o análisis angular) tienen una mejor correlación con los patrones de movimiento, mientras que los análisis con la distancia métrica fueron los que tuvieron la correlación menos significativa.

Esto tiene tres implicaciones para el entendimiento de las ciudades (y su modelación): 1) la principal generadora de los patrones de movimiento en la ciudad puede ser, en la mayoría de los casos, la geometría misma de la ciudad; 2) los resultados obtenidos de los mapas axiales son, en la mayoría de los casos, una aproximación correcta para representar el impacto que tiene la configuración en los patrones de movimiento; 3) la estructura vial (geométrica y topológicamente hablando) puede influir en la organización espacial de las actividades económicas de la ciudad a partir de sus efectos en el movimiento en la ciudad (Hillier e Iida, 2005: 562).

El mapa de líneas continuas

Esta representación también parte de las limitaciones que tienen los mapas axiales, particularmente en la diferencia que puede haber entre la manera en que los individuos entienden el espacio y su representación o interpretación de parte del investigador (Figueiredo y Amorim, 2004).

[55] Turner (2005: 559) sugirió que a este tipo de conexiones se les asigne un valor fraccionario, proporcional al ángulo de intersección entre las líneas, por lo que ahora se ha asignado un peso o valor entre 0 y 2 –siendo 0 cuando no hay cambio de dirección, 1 para uno recto y 2 para un ángulo de 180º- a cada intersección en proporción al ángulo de incidencia entre los dos segmentos.

La primera limitación que se señala es la subjetividad inherente en la creación del mapa axial, ya que depende de la interpretación del espacio del investigador para la representación del mapa axial, especialmente en los caminos sinuosos (Figura 3.5).

Figura 3.5. Tres representaciones del mismo camino curvo



Fuente: Figueiredo y Amorim (2004: 3).

La segunda es consecuencia de la representación de un espacio curvo por un conjunto de líneas, por dos razones: 1) cuando los individuos se mueven por la ciudad, el espacio curvo es entendido como una línea continua de movimiento (a pesar de estar conformada por varias líneas de visibilidad) por lo que, 2) cuando un camino sinuoso es representado como un conjunto de líneas, algunas de sus propiedades axiales globales se pierden o disipan entre el conjunto.

La tercera limitación esta relacionada con la líneas de gran longitud y la forma en que son entendidas, ya que según *Space Syntax*, una línea axial representa una línea de visibilidad, pero en sistemas urbanos complejos, una línea larga debería ser entendida solamente como una línea de movimiento ya que "uno nunca puede ver la totalidad de la línea desde cualquiera de sus puntos" (Dalton en Figueiredo y Amorim, 2004: 4).

El fundamento de los mapas de líneas continuas es cognitivo, parte del hecho que para un individuo los pequeños cambios de dirección en su recorrido o ruta no son percibidos (Dalton y Turner en Figueiredo y Amorim, 2004); sin embargo a diferencia del análisis por distancia geométrica con el mapa de segmentos, los mapas de líneas continuas consideran que los caminos sinuosos cuyos cambios de dirección no sean drásticos deberán considerarse como una sola línea (Figura 3.6) (Thomson, 2003: 3), por lo que las líneas axiales son agregadas para representar la mayor extensión posible de un camino (limitado por una sinuosidad máxima previamente definida[56]) (Figueiredo y Amorim, 2004: 5).

[56] El ángulo para la sinuosidad máxima no esta definido de manera absoluta, sin embargo los estudios empíricos sugieren un ángulo mayor a 35º se puede considerar ya como un cambio de dirección. Por lo que el proceso de

Figura 3.6. Líneas agregadas

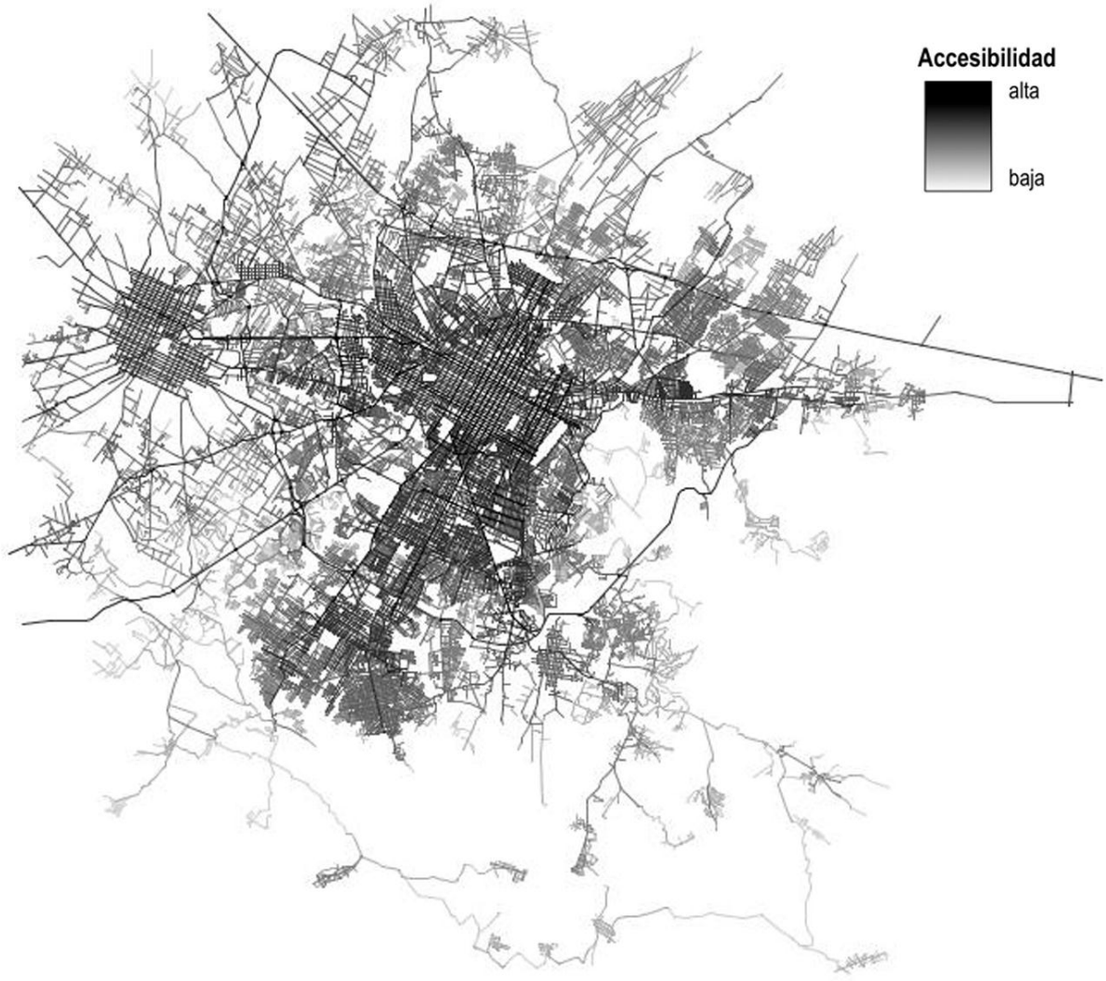


Fuente: Figueiredo y Amorim (2004: 4).

Los principales resultados obtenidos a partir del empleo de los mapas de líneas continuas son: 1) se muestra de una manera mas fidedigna cómo los individuos entienden las ciudades a una escala global, por lo que manifiesta de una mejor manera los patrones de movimiento a esta escala, especialmente los hechos en automóvil; 2) al hacer la agregación de líneas, los caminos sinuosos adquieren presencia en el sistema, otorgándoles valores de accesibilidad, que de otra manera (representadas como líneas axiales) se perderían; 3) una mejor distribución de los niveles de accesibilidad en el sistema (Figueiredo y Amorim, 2004).

agregación de líneas axiales para la creación de las líneas continuas considera que si en la intersección de dos líneas el ángulo es menor al definido por el investigador (35º según los autores) las líneas serán agregadas y consideradas como una sola; en el caso de que el ángulo sea mayor al umbral definido, entonces las líneas no serán agregadas y por lo tanto serán nodos distintos para el cálculo correspondiente.

Figura 3.7. Mapa de líneas continuas



Accesibilidad global de la Ciudad de Puebla. Fuente: Cortesía de Fundación Metrópoli (Madrid, España).

Principales mediciones

Las principales mediciones realizadas por *Space Syntax* (que encuentran su fundamento en los análisis de redes o grafos) permiten observar las propiedades configuracionales de la red y son descritas ampliamente en "*The Social Logic of Space*" (Hillier y Hanson, 1984) y "*Natural movement: Or, configuration and attraction in urban pedestrian movement*" (Hillier et al., 1993). Algunas de éstas describen solamente las propiedades de cada línea como parte de la red, como los valores de: *conectividad*, el cual indica el número de líneas conectadas a una línea (a esta

medida se le denomina grado o valencia de un vértice en la teoría de grafos); *control* que es el grado de control que cada línea (o nodo) tiene para acceder hacia y desde las otras líneas conectadas inmediatamente, por lo que este valor representa las posibilidades de acceso que tiene cada línea[57]; la distancia topológica mas corta entre dos líneas es la *profundidad*, donde cada línea que conforma la ruta es considerada como un paso o conexión[58] (Figueiredo, 2005: 5).

Sin embargo, los valores más importantes para el entendimiento de las ciudades como un todo son: inteligibilidad, sinergia, accesibilidad o cercanía y selección de ruta o intermediación. Estos valores son asignados a las líneas y no a los nodos, como sucede en otros análisis de redes .

La *inteligibilidad* es la propiedad espacial que permite a los habitantes entender un sistema espacial (total o parcialmente) a partir de lo que se ve, por lo que un sistema inteligible es aquel que cuenta con una buena accesibilidad y conectividad; en el caso contrario, un espacio no-inteligible es el que cuenta con una buena conectividad pero una mala accesibilidad o viceversa. El grado de inteligibilidad de un sistema se describe a partir del valor de correlación entre la accesibilidad global y la conectividad (Hillier, 1996b: 94).

La *sinergia* es la propiedad espacial que mide la relación o interfaz entre las escalas global y local de la ciudad. A partir de esta medida podemos observar cómo áreas importantes a nivel local se relacionan físicamente (a partir de sus conexiones) con la estructura metropolitana (Hillier, 1996b: 127). El grado de sinergia de un sistema también se calcula observando la correlación entre la accesibilidad global y la local.

Se ha visto que las mediciones de accesibilidad y selección de rutas son muy similares a las medidas en los análisis de redes de proximidad y de intermediación respectivamente. Éstas últimas son empleadas para entender la centralidad de un elemento (vértice) en relación con el resto. La proximidad se entiende como la distancia promedio entre un vértice y todos los demás y la intermediación es la ruta más corta entre un vértice y todos los demás (Para conocer como se calculan estas medidas se puede consultar: Freeman, 1977; Kansky, 1963; Sabidussi, 1966).

La *accesibilidad*, según *Space Syntax*, es la cercanía relativa de cada uno de los componentes con el resto, esto es a partir de las conexiones físicas de las líneas que definen las

[57] Se calcula mediante la sumatoria de los recíprocos del número de conexiones que tiene cada línea es decir, si la línea solo tiene una conexión el valor es 1, si tiene dos conexiones entonces el valor es de ½, si fueran tres el valor de control es de 1/3 y así sucesivamente (Hillier et al., 1993: 34).

[58] La profundidad puede calcularse desde cualquier línea, sin embargo es común encontrar en la literatura que cuando se menciona este valor se esta haciendo referencia a la profundidad desde la línea mas accesible de todo el sistema.

rutas más cortas de la red, por lo que indica el grado de centralidad de cada línea con respecto a la red. Además se considera como un indicativo del potencial de atracción que tiene cada espacio (representado por la línea) y por lo tanto su capacidad de atraer mas o menos movimiento (de acuerdo a su potencial).

El potencial de accesibilidad de cada línea se puede calcular a diferentes escalas limitando el radio de alcance o profundidad, ya sea a partir de una distancia métrica o topológica (determinado por el número de conexiones).

Con *Space Syntax* se emplean comúnmente al menos tres mediciones de accesibilidad[59]: la *accesibilidad global* (R*N*), permitiendo ver y entender la organización global o total del sistema; la *accesibilidad local* (R*L*) permite observar la estructura fina del sistema a partir de la determinación de un número limitado de pasos de profundidad o radio métrico de alcance[60]; la *accesibilidad R* (R*R*), la cual es una medida intermedia entre la global y la local, permite analizar cada línea con el mismo radio[61], el cual es la profundidad máxima posible para todas las líneas dentro del sistema (Hillier, 1996b: 121).

Los valores de accesibilidad obtenidos resultan de suma importancia para el entendimiento de las ciudades porque pueden ser un indicador de la proporción y tipo de movimiento que habrá en cada espacio (representado por líneas) de acuerdo a la escala observada, por ejemplo la accesibilidad local permite identificar orígenes y destinos cuyo modo de transporte sea no motorizado (especialmente el peatonal), mientras que la accesibilidad global permite identificar no solo los orígenes y destinos a una escala mayor sino también las posibles rutas utilizadas (por automovilistas) para alcanzarlos.

Ya conocidos los espacios con mayor o menor accesibilidad de la red, es necesario conocer las posibles rutas para alcanzarlos. Para esto se emplea la medida conocida como *selección de ruta* (o *intermediación* en los análisis de redes). Ésta también es una medida de la centralidad de un nodo, la cual señala la frecuencia con la que un nodo aparece en el camino más corto que

[59] El cálculo del valor de la accesibilidad global se hace empleando las ecuaciones 2.8, 2.9 y 2.10 del Capítulo 2.
[60] Si se hace el análisis topológico solamente, la accesibilidad local se considera como radio 3 debido a: 1) es el número mínimo de nodos para formar un anillo de circulación y 2) el software comúnmente empleado para el análisis (*Depthmap*) esta programado para que el nodo de origen sea considerado como un paso, sin embargo otros programas para este tipo de análisis (*Mindwalk* por ejemplo) no consideran el nodo de origen como un paso, por lo que se puede ajustar el radio a 2. En cambio, si se considera el análisis combinando topología y un radio métrico (como se hace en los mapas de segmentos) se sugiere utilizar 500 ó 1,000 metros, ya que esta es la distancia que recorre un peatón en 5 y 10 minutos respectivamente y que los individuos entienden como local.
[61] La accesibilidad R emplea como valor de la variable *MD* la profundidad promedio de la línea mas accesible, por lo que es necesario obtener primero los valores de accesibilidad global.

conecta otros dos nodos (Newman, 2005). Esta medida indica la posibilidad de flujo de y desde cada nodo de la red, por lo que permite entender el potencial de movimiento que tiene la red (a diferencia de la accesibilidad que muestra el potencial de atracción) a diferentes escalas. Se calcula de la siguiente manera:

$$C_B(p_k) = \sum_{i}^{n} \sum_{i<j}^{n} b_{ij}(p_{ij})$$

(Ecuación 3.1)

donde $C_B(p_k)$ es la medida de intermediación, $b_{ij}(p_{ij})$ es la probabilidad de que p_k este en la línea geodésica que une a p_i y p_j y que es seleccionada aleatoriamente y n es el numero de nodos de la gráfica (Freeman, 1977: 77).

Es a partir de la aplicación de estas dos medidas principalmente, que se afirma que los patrones de movimiento en las ciudades son determinados principalmente por la configuración espacial. Los efectos derivados de procesos estadísticos, donde solamente se considera la estructura de la red sobre el movimiento global son llamados efectos de la red, mientras que los efectos que tienen las actividades y/o la intensidad de uso de los predios en el movimiento son solamente multiplicadores de la proporción de movimiento (Hillier y Iida, 2005: 554). Esta afirmación fue comprobada en estudios empíricos, donde se hicieron mediciones de los flujos reales y se compararon con los valores de accesibilidad y selección de ruta, encontrando valores de correlación significativos entre estos (Hillier et al., 1993; Hillier, 1996a; Hillier e Iida, 2005; Hillier y Vaughan, 2007).

La relación forma – organización en las ciudades

Entender la ciudad como un todo sería imposible si no se entiende la morfología de la traza urbana, los patrones de movimiento de ésta, sus causantes y la distribución de las actividades (Hillier et al., 1993), de aquí que parte de la investigación realizada con *Space Syntax* se ha concentrado en indagar acerca de la relación entre la forma y la organización de las actividades económicas a escalas global y local y el proceso de crecimiento de la ciudad, partiendo de la estructura vial. En los siguientes párrafos se describirán los hallazgos más importantes hechos con *Space Syntax* en referencia a los fenómenos urbanos.

La rueda deformada

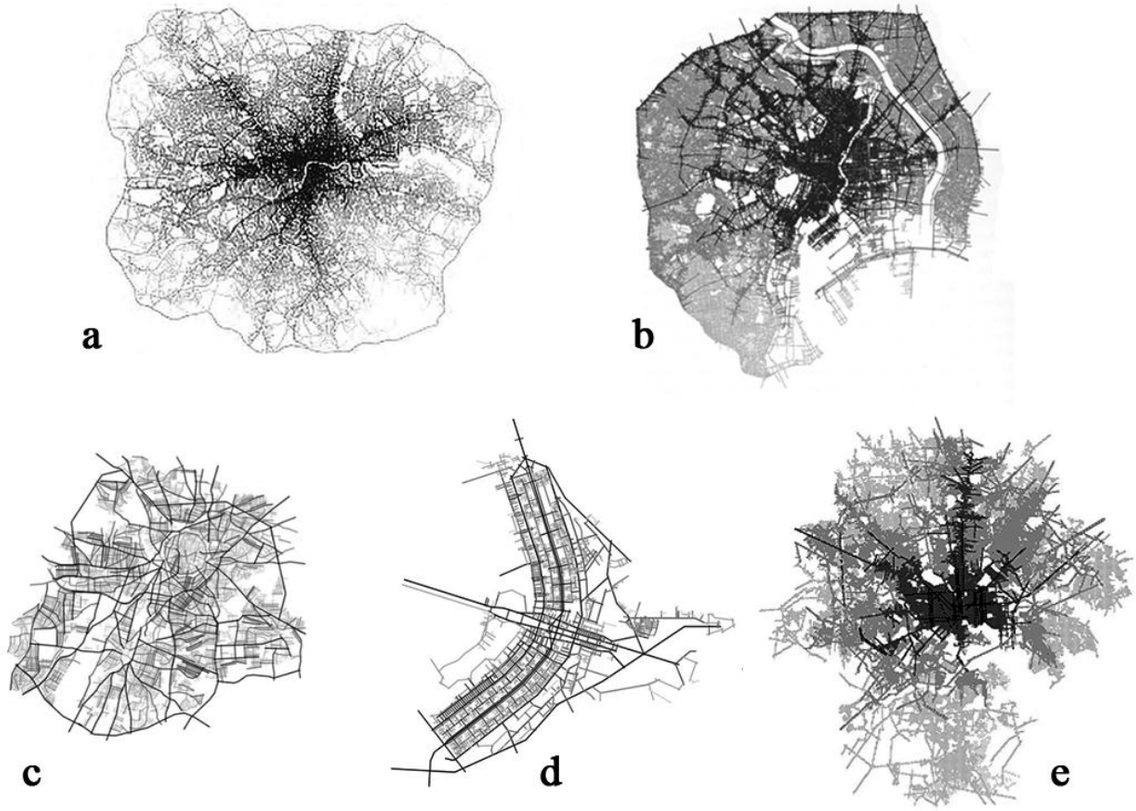
Al estudiar un número considerable de ciudades alrededor del mundo, se ha observado que los mapas axiales están constituidos por líneas de diversas longitudes, con diferentes ángulos y tipos de intersección[62]. Al comparar los mapas axiales bajo estas consideraciones y agruparlas por características culturales de las sociedades que las habitan, Hillier (2001) establece que es posible distinguir ciertos patrones espaciales de la cultura que la habita. Por ejemplo, en las ciudades árabes por ejemplo, el umbral espacial entre lo público y lo privado es muy diferente a lo observado en las ciudades históricas europeas: mientras que en las segundas las áreas denominadas locales son fáciles de acceder ya que están localizadas en áreas bien conectadas con líneas que van del centro hasta sus límites, en las ciudades árabes los visitantes están mas controlados empleando una geometría más compleja (p. 02.5).

Sin embargo, a pesar de las diferencias culturales existe un patrón invariable en cualquier ciudad, algo que se podría entender como "el genoma de las ciudades": las ciudades, sin importar su tamaño, forma o retícula, están conformadas por pocas líneas largas y muchas líneas cortas y mientras las ciudades crecen, la proporción de las líneas largas en relación con el total de líneas es menor, pero éstas son más largas y van desde el centro (o cerca de este) hacia la periferia. Este patrón se le ha denominado *la rueda deformada*, consistiendo en un núcleo de líneas accesibles en o cerca del centro y otro conjunto de líneas o rayos, también con valores de accesibilidad altos, que unen el centro con la periferia (y en algunos casos es posible encontrar líneas periféricas accesibles) (Figura 3.8).

Además se observó que estas líneas tenían una particularidad física: las líneas más accesibles se localizan en manzanas cuyas dimensiones son mayores, en promedio, que la mayoría de las del sistema pero, son de menores dimensiones que las ubicadas en el núcleo o centro del asentamiento (ibid: 02.8).

[62] La intersección puede ser de dos tipos: la primera es cuando una línea intersecta a otra pero ésta continúa, mientras que la segunda intersección es cuando la líneas se detiene al intersectarse.

Figura 3.8. Estructura de *rueda deformada*



Accesibilidad global en cinco ciudades distintas: a) Londres (Reino Unido), b) Zona Metropolitana de Tokio (Japón), c) Nicosia (Chipre), d) Brasilia (Brasil) y e) Baltimore (E.U.A.). La accesibilidad está representada por una gradiente en grises, donde el negro es lo mas accesible y lo gris claro lo menos accesible. Fuentes: Londres: Hillier y Vaughan (2007); Zona Metropolitana de Tokio: Major, Penn y Hillier (1997); Nicosia y Brasilia: Figueiredo y Amorim (2007); Baltimore: Hillier (2001).

Las implicaciones espaciales y organizacionales que tiene la existencia de este patrón en las ciudades son dos:

1) Los elementos que conforman la rueda deformada coinciden con aquellos lugares donde se encuentran ubicadas las actividades comerciales mas importantes, mientras que en los intersticios, es decir el espacio que existe entre los rayos, las actividades que tienden a establecerse son aquellas que no requieren de una interfaz intensa con otra gente, especialmente la residencial. Por esto, es posible afirmar que la geometría de la ciudad no es un asunto meramente formal, sino que tiene que ver con la forma en que se organiza la vida social y económica (Hillier, 2005).

2) La existencia de este patrón es una forma de superar la tendencia natural que presentan las ciudades de aislar el centro a medida que éstas crecen, ya que los rayos unen la ciudad desde el centro hasta la periferia, por lo que el centro permanece accesible a pesar de la distancia (Hillier, 2001; Hillier y Vaughan, 2007).

El proceso dual de creación

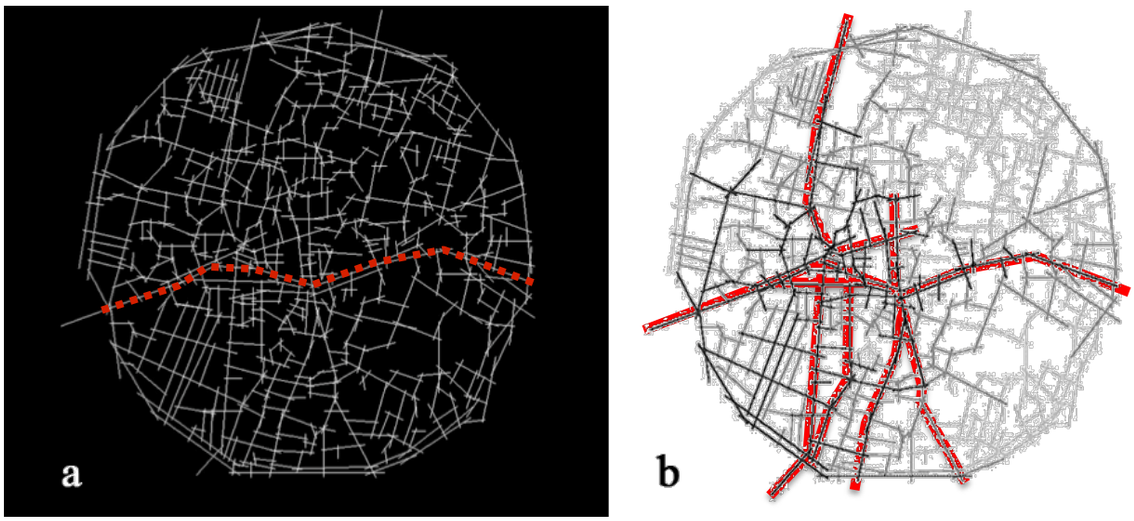
Además se observó que las variantes de las ciudades dependerán de la escala de análisis: la *rueda deformada* es una característica global que no varía en las ciudades sin embargo, a un nivel de análisis local se evidencian las características culturales de cada grupo social que las habitan. Es por esto que Hillier (2001) sostiene que existen dos procesos en paralelo en la creación de las ciudades, donde cada parte de la dualidad se vale de la relación entre el espacio y el movimiento de una manera distinta.

El proceso global trata de darle un orden a la estructura de la ciudad de tal manera que se optimice la posibilidad de alcanzar un lugar, además de maximizar el potencial de movimiento y co-presencia que pueda tener, creando formalmente una variante de la *rueda deformada*. En este proceso las actividades predominantes son las económicas. El proceso local, por su parte, se evidencia en los intersticios de la *rueda deformada*, concentrando principalmente la actividad residencial. Al ser una de las actividades principales de la ciudad, sus habitantes tienden a configurar el espacio para que, de acuerdo a su forma de vida, se limite o permita el movimiento que pueda haber en el área, es decir la configuración del espacio es un reflejo de las principales características culturales de la sociedad que lo habita. Las diferencias se evidencian topológica y físicamente en su geometría, grado de conectividad de las líneas y grado de apertura, entre otras (Hillier y Vaughan, 2007).

Un claro ejemplo de estos procesos paralelos es la ciudad vieja de Nicosia (Chipre) (Figura 3.9), la cual ha sido habitada al mismo tiempo por dos culturas distintas: los turcos que ocuparon la parte norte de la ciudad y los griegos el sur. Como se puede observar en la Figura 3.9a, existen diferencias físicas y topológicas en las retículas de cada sección de la ciudad: el área griega tiene líneas mas largas, con mayor conectividad entre ellas y un mayor nivel de accesibilidad (Figura 3.9b) que el área ocupada por los turcos, lo que nos muestra las diferencias culturales y por lo tanto, en los procesos espaciales locales de creación. Sin embargo y a pesar de esto, al hacer el

análisis de accesibilidad (Figura 3.9b) es posible observar la aparición de la *rueda deformada*, evidencia del proceso global de creación de la ciudad.

Figura 3.9. Proceso dual de creación. Nicosia, Chipre.



a) Mapa axial de la ciudad vieja de Nicosia. La ciudad esta dividida por un muro (en rojo), donde los turcos habitan la parte norte y la parte sur esta habitada por griegos. Si se observa con cuidado, la parte turca tiene una mayor cantidad de líneas, pero son mas cortas, mientras que la parte griega esta compuesta por líneas mas largas y rectas. b) Mapa axial de accesibilidad global de Nicosia, representado en escala de grises donde el negro es el valor mas alto de accesibilidad y el gris claro el valor mas bajo. A pesar de las diferencias culturales y geométricas a escala local, la rueda deformada (en rojo) aparece. Fuente: Hillier (2001: 02.9).

El movimiento natural

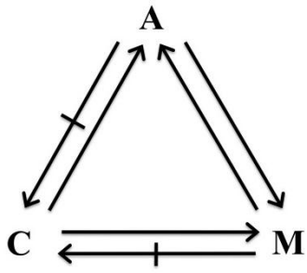
El tercer hallazgo de *Space Syntax* parte del hecho que para entender la ciudad como un todo es necesario distinguir qué determina los patrones de movimiento urbano: la configuración espacial o las actividades económicas, los usos de suelo y la densidad de la ciudad.

Para esto Hillier y sus colegas (1993) partieron de un modelo hipotético donde consideraron la influencia que cada uno de los tres elementos tiene en los otros dos, a lo que concluyeron que:

1) Los atractores pueden influenciar la presencia de gente y por lo tanto, de movimiento en el espacio sin embargo, éstos no pueden influenciar la configuración espacial de la ciudad.
2) El movimiento puede influir para la localización de actividades, pero al igual que los atractores, éste no afecta la configuración de la ciudad.

3) Al analizar la configuración, es posible observar que ésta puede influir tanto en la localización de los atractores como en los patrones de movimiento de la gente (Figura 3.10).

Figura 3.10. Relaciones de influencia entre atractores, configuración y movimiento



(A) es un atractor, (C) es configuración y (M) movimiento. El atractor y el movimiento ejercen influencia entre ellos (relación simétrica), al igual que la configuración ejerce influencia en la localización de los atractores y en los patrones de movimiento, pero éstos no pueden influir la configuración (relacion asimétrica). Fuente: Traducción propia de Hillier et al. (1993: 22).

Esta consideración fue apoyada por estudios empíricos aplicando dos herramientas distintas: los mapas axiales (y la medición de la accesibilidad global y local) para entender sus propiedades configuracionales y un conjunto de técnicas sencillas para registrar el movimiento y uso real del espacio. Al momento de hacer correlaciones entre los valores de accesibilidad global y los flujos registrados se observó que los valores eran suficientemente significativos y se concluyó que efectivamente, existe una gran proporción de movimiento urbano determinada por la configuración de la traza urbana, a lo cual se le llamó *movimiento natural* y que por lo tanto, esta tiene implicaciones funcionales en la ciudad a una escala global como la distribución de las actividades urbanas.

Respecto a la escala local, las propiedades espaciales y la presencia de atractores de movimiento (con sus respectivos efectos multiplicadores de movimiento debido al tipo de actividad o la densidad de los predios) pueden superar los efectos de la configuración general del sistema (ibid: 31).

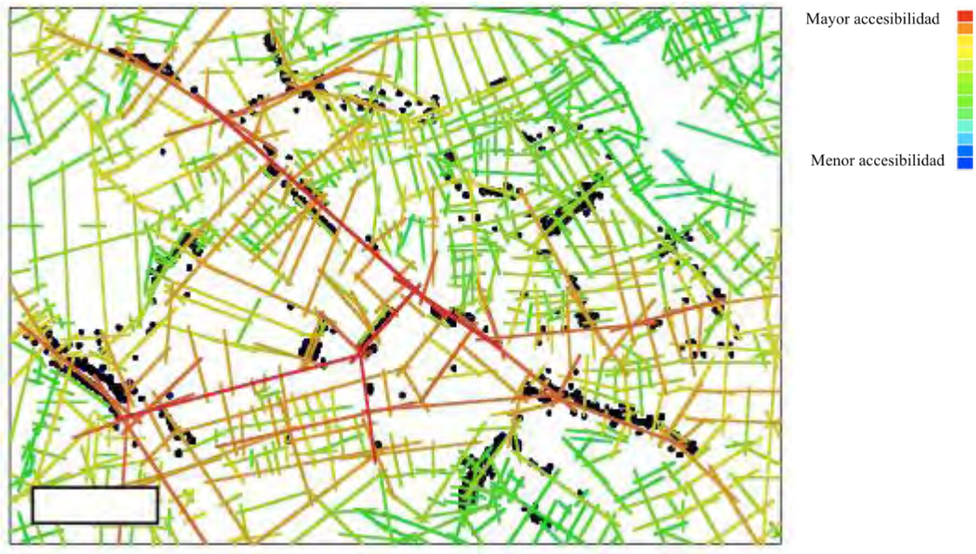
La economía del movimiento

Dos factores importantes para la economía espacial intraurbana respecto a la localización de las actividades económicas son la ubicación especifica dentro de la ciudad y la accesibilidad, sin embargo existen pocos métodos que permitan identificar la localización concreta más adecuada para una actividad determinada (Garrocho, 2003: 204).

Hillier (1996a: 53) sugiere que, además de la relación entre la configuración y los patrones de movimiento a una escala global, también es posible establecer una relación a escala de análisis muy fina entre la configuración y los usos de suelo y las densidades de los edificios. Este argumento se fundamenta por un lado en la observación de que la localización de las actividades depende no tanto de la zona o la manzana sino del frente de cuadra (representada por una línea en el mapa axial); y por otro lado, la posibilidad que las actividades tengan un efecto en los niveles de movimiento de la ciudad pero sin afectar las propiedades configuracionales del espacio (Figura 3.10). Por lo que en lo general, las actividades fueron localizadas intuitiva pero selectivamente en cada línea o espacio, de tal manera que puedan aprovechar los niveles de movimiento de éstos.

Hillier (ibid) comprobó, a partir de análisis de accesibilidad de muchas ciudades, que la localización de las actividades económicas depende fuertemente de la configuración de la ciudad, aprovechando su potencial de generación o atracción de movimiento (reflejado en los niveles de accesibilidad) y por lo tanto, de interacción con los habitantes (de acuerdo a sus necesidades), a lo que llamó *economía de movimiento*. Es así que los comercios se localizan en las zonas más accesibles de la ciudad porque así tendrán mayores oportunidades de negocio, mientras que actividades que no requieren de una gran interacción con otros, como la residencial, se ubicadas en áreas menos accesibles (Figura 3.11). Finalmente señala que los predios con altos niveles de accesibilidad tienden a tener un uso intensivo del suelo, lo cual genera un efecto multiplicador de movimiento y atractor de actividades similares.

Figura 3.11. Relación entre localización de actividades y configuración espacial



Los comercios (puntos) de un área de Londres (Camden) se localizan en las líneas más accesibles de la zona (representada por un mapa axial). Fuente: Estudio realizado por María Gebauer-Muñoz (Hillier, 1996a: 06.9).

La centralidad como un proceso

La centralidad de las ciudades es un tema ampliamente estudiado y discutido (Aguilar y Alvarado, 2004; Anas et al., 2000; Delgado, Ramírez et al., 1997; Graizbord y Acuña, 2004), sin embargo existe el problema de su definición física (Garrocho y Flores, 2009; Thurnstain-Goodwin y Batty en Hillier, 1999; Thurnstain-Goodwin y Unwin, 2000) ya que el centro "encierra" procesos sociales que hacen que se expanda o contraiga espacialmente, incluso que cambie su carácter o se disperse en todo el territorio creando "pequeños" centros o subcentros.

Con *Space Syntax* se aborda este tema a partir del entendimiento de que los individuos organizan y dan forma a la ciudad empleando la relación entre la configuración espacial y el movimiento, describiendo la centralidad como un proceso de transformación continua (donde además, las escalas global y local interactúan iterativamente) y no un estado permanente (Hillier, 1999: 06.1). Al ver la ciudad como una red que incluye centros[63] (de diferentes tamaños) unidos por líneas largas que van del núcleo hacia la periferia, es posible explicar este fenómeno tanto

[63] En esta investigación, centro se entenderá como entidad dual: funcionalmente como la concentración significativa de alguna actividad económica, acompañado por otras actividades que le dan soporte; espacialmente es un área específica de la ciudad con características morfológicas particulares.

morfológicamente (a partir del fenómeno de la *rueda deformada* y el proceso dual de la creación de las ciudades) como funcionalmente (con la *economía del movimiento*).

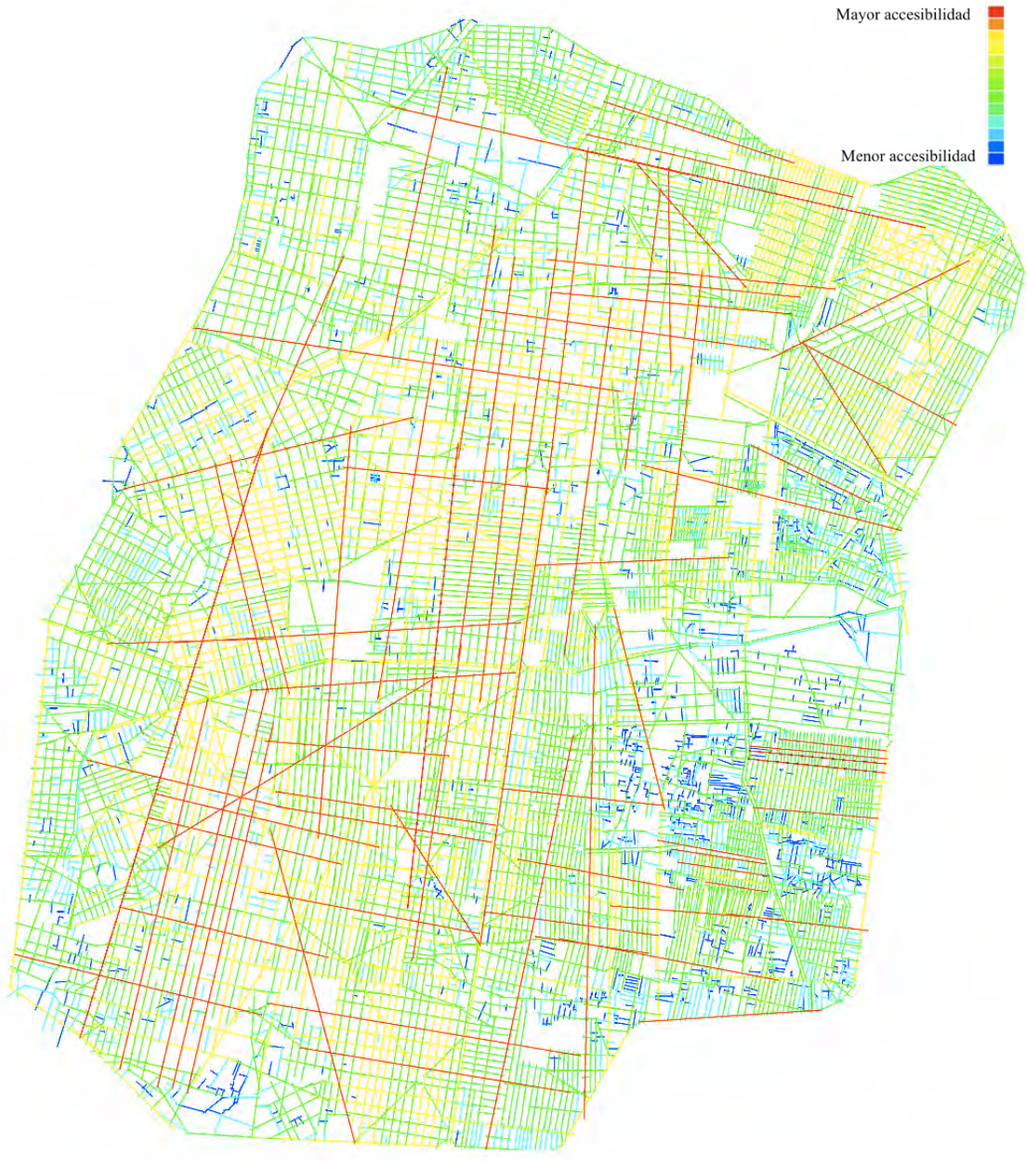
Al analizar las ciudades a una escala global no es posible notar áreas con el potencial para conformar centros, por lo que es necesario hacer un análisis de las características topológicas y geométricas de la red a un nivel local para poder señalar cuáles son las particularidades que hacen a un centro.

Al hacer el análisis local, los mapas axiales destacan las líneas más accesibles localmente de todo el sistema, las cuales son, en su mayoría, parte de las rutas que van del núcleo a la periferia. Al observar el conjunto en su totalidad, es posible observar que estas líneas están conectadas entre sí, por lo que existe la posibilidad de moverse de un centro a otro fácilmente (Figura 3.12), sugiriendo así una posible interacción y/o co-dependencia entre éstos. Sin embargo, hasta este punto, no existe forma de determinar en qué parte de la línea puede haber una concentración de actividades que pudiera sugerir la aparición de un centro.

La manera para distinguir los subcentros a partir de las características topológicas de la ciudad es, según Hillier (1999) "sustrayendo" las líneas en cuestión mas dos pasos de profundidad[64] para observar la intensidad de éstas respecto a su conectividad. De esta manera, es posible distinguir que existen ciertas secciones de la línea donde se incrementa el número de conexiones, tal y como se muestra en la Figura 3.13, maximizando las condiciones locales de accesibilidad. A este fenómeno se le ha llamado *intensificación de la traza* (ibid: 06.2), es decir las cuadras o manzanas tienden a ser más pequeñas que en el resto de la traza, incrementado el número de vialidades (topológicamente hablando: mas conexiones) y por ende, se incrementan las posibilidades de movimiento en el área y el potencial en los frentes de lote (Jacobs, 1964; Siksna, 1997).

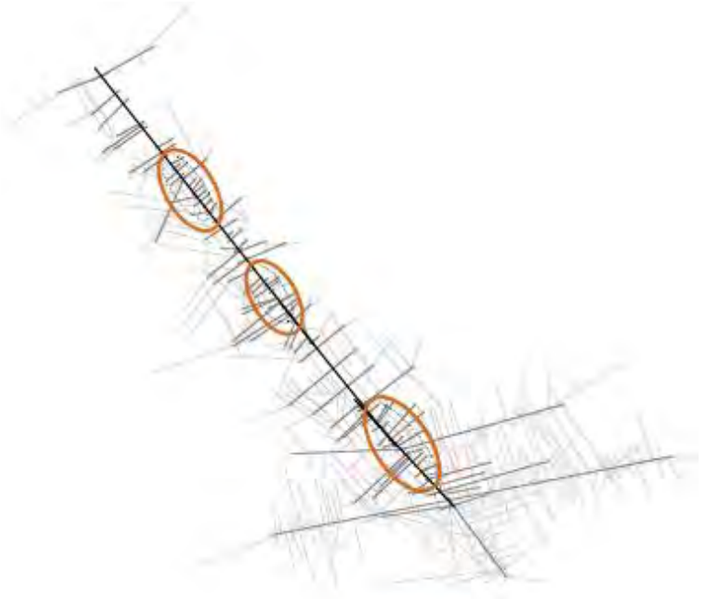
[64] Ya que este número de conexiones es el mínimo necesario para crear una retícula a partir de una línea.

Figura 3.12. Accesibilidad local de un área de la ciudad de México



Mapa axial del área limitada por el Circuito Interior de la ciudad de México. Accesibilidad local, radio 2. Fuente: Ortiz Chao y Hillier (2007).

Figura 3.13. Identificación de subcentros a partir de la intensificación de la traza.



Línea analizada por su conectividad: la línea negra es la línea analizada (L0), las líneas grises (L1) representan las líneas conectadas a directamente a L0, las líneas en gris claro (L2) son aquellas que se encuentran a dos conexiones de L0. Las elipses en color naranja muestran en donde hay un mayor número de líneas L1 conectadas a L0 . Fuente: Hillier (1999: 06.6).

Además, estos centros también tienen la forma de la *rueda deformada* pero a una escala menor, donde el núcleo corresponde a la línea con mayor intensidad local (de actividades y de movimiento) y los rayos de la rueda son los caminos que la conectan con las áreas (y las actividades) que no necesitan del movimiento, como podrían ser las residencias. Es así que se puede afirmar que la ciudad es un producto *glocal*[65], es decir esta conformada por pequeñas *ruedas deformadas* (un proceso local) que al unirse forman una gran rueda deformada (un proceso global) que maximiza el potencial de movimiento y copresencia.

[65] *Glocal*: la combinación entre lo global y lo local.

Limitaciones y alcances de *Space Syntax* para la investigación

A lo largo de estas páginas se ha presentado el conjunto de premisas y postulados aplicados en el modelo *Space Syntax* para entender la influencia de la configuración espacial en la vida social. Con las herramientas desarrolladas es posible identificar el potencial de accesibilidad del espacio público, explicar la organización espacial de las actividades, a cualquier escala, a partir de la estrecha relación entre la configuración espacial y los patrones de movimiento de la ciudad y advertir el potencial de interacción que existe entre distintas zonas. En los siguientes párrafos se describirán las limitaciones y alcances que tendrá esta investigación al emplear esta herramienta de análisis (algunas de éstas han sido ya mencionadas en la sección 3.3 del Capítulo 2).

Primeramente, es necesario señalar que la manera en que *Space Syntax* explica la ciudad como un todo es cuestionada por muchos académicos[66] debido a la manera en que con información tan básica, como es la red vial, se puede decir tanto de una sociedad o un grupo de individuos (Ratti, 2004); también los planificadores del transporte discuten su utilidad como un indicador urbano, porque ignora aspectos fundamentales de la vialidades, como sus dimensiones o niveles de servicio, regulación (dirección y semaforización) o factores de impedancia (o fricción) comúnmente considerados (tiempo y distancia métrica) (Makri y Folkesson, 1999). Además de la carencias propias de un análisis de redes, mencionadas en el capítulo anterior -sección 3.3-: no considerar la conducta del individuo ni sus características (socio-económicas, movilidad); asumir que no hay efectos de competencia, por no considerar la distribución espacial de los individuos; suponer que todas las oportunidades disponibles tienen el mismo grado de atracción, sin importar el tiempo de viaje o el tipo de oportunidad.

Penn *et al.* (1998) estudiaron y compararon el posible efecto que tienen algunas variables urbanas (altura de edificios, el ancho y largo de vialidad y los niveles de accesibilidad) en los patrones de movimiento tanto vehicular como peatonal en cinco zonas distintas de Londres. En el estudio encontraron que solamente la altura de los edificios (una forma de entender la densidad de un área) es una variable importante en los patrones de movimiento peatonal de las áreas estudiadas. Sin embargo fue la variable accesibilidad la que presentaba una mejor correlación y por lo tanto concluyen que los niveles de accesibilidad de una calle pueden ser una herramienta

[66] A pesar de ser una aproximación muy polémica para muchos investigadores, no se encontraron artículos que expongan sus puntos de vista u opiniones, a excepción de los dos mencionados en este párrafo.

para determinar sus niveles de demanda y servicio, ya que éstos dependerán de su posición y conectividad en la red (p.74).

Además, y como se ha señalado en el capítulo anterior, las decisiones de los individuos de por donde o hacia donde moverse por la ciudad no dependen de las distancias métricas, porque si así fuera se asumiría que la gente sabe calcular las distancias en sistemas espaciales complejos, cosa que no es cierta (Hillier, 2008: 4). Sino mas bien dependen de la oportunidad que se necesita alcanzar, las limitantes económicas y de tiempo y de su capacidad de entender el sistema por el que se mueven (la inteligibilidad de la ciudad) y el modo de transporte disponible o elegido.

Por eso, es necesario recordar que *Space Syntax* no tuvo su origen en la planificación del transporte ni en el diseño urbano, sino como una herramienta que permitiera entender la lógica que tiene la morfología de las ciudades, especialmente en lo referente a su crecimiento (Hillier et al., 1993: 32) y que sus postulados son resultado de un análisis fundamentado en la forma en que los individuos entendemos, nos movemos e interactuamos en el espacio.

Tomando en consideración esto, ahora señalaremos los alcances que esta investigación puede tener al emplear *Space Syntax* como herramienta de análisis.

El objetivo de esta investigación es analizar la accesibilidad de la ciudad de México a dos diferentes escalas: global y local, con el fin de visualizar la estructura de la ciudad a partir de la accesibilidad, el grado y forma de interacción entre diferentes áreas de la ciudad y entender la importancia que tienen los sistemas de transporte para su integración. Se espera que empleando *Space Syntax* se obtenga la información necesaria para cumplir con el objetivo enunciado, por lo que será necesario desagregarlo para entender cual es el potencial analítico y sus limitaciones respecto a otras herramientas para la medición de la accesibilidad. En este punto, es necesario recordar que el objeto de estudio en la investigación es la estructura vial de la ciudad de México (del año 2000), incluyendo la red del sistema "Metro".

La primera y gran utilidad que se tiene al emplear *Space Syntax*, es que solamente requiere de una variable: la red de transporte (construida a partir de la cartografía digital oficial y disponible en particular, las líneas de centro de calle). Con ésta, se puede construir el mapa y hacer los análisis de los niveles de accesibilidad de la estructura vial de la Ciudad de México a diferentes escalas, sin necesidad de hacer otra calibración del mapa base.

El análisis global realizado con *Space Syntax,* permitirá observar si la estructura metropolitana de la Ciudad de México corresponde a una *rueda deformada*, y en caso de serlo,

distinguir el área donde se localiza su núcleo y cuales elementos de la red constituyen los principales rayos que conectan a este último con el resto de la ciudad.

Respecto a la escala local, el análisis de accesibilidad especificará áreas de diferentes tamaños, distribuidas a lo largo del territorio con altos niveles de accesibilidad, permitiendo observar y analizar las características de éstas, ver la forma en que se interconectan y definir si tienen el potencial para constituirse como centros (de acuerdo a los criterios señalados en la sección anterior). Al igual que en el análisis global, se busca observar el impacto que tiene en un área específica la introducción de una red de transporte masivo como el Metro, sin embargo a diferencia del análisis global, aunque se espera sea positivo, el resultado es incierto.

CAPÍTULO IV. Descripción de la ciudad de México y su estructura vial

Desde su fundación, la ciudad de México ha tenido momentos importantes respecto a su crecimiento y conformación, y que han determinado su estructura física. En este capítulo se presenta una descripción del área de estudio de la ciudad de México de tres maneras. Se inicia con una síntesis muy breve de algunas de las condicionantes mas importantes que impulsaron el crecimiento de la ciudad y los planes de desarrollo que buscaban controlar de alguna manera este, especialmente en la segunda mitad del siglo XX, hasta llegar al año de análisis: 2000. Luego, se mencionan algunas de sus condiciones territoriales mas importantes, tales como extensión del área urbana, unidades político-administrativas que incluye y extensión, en kilómetros lineales, de la red vial y la manera en que los habitantes de la ciudad se desplazan para realizar sus actividades.

La segunda sección presenta, también de manera sucinta, tres programas de ordenación urbana que buscaban vincular las actividades (representados en los usos de suelo) con el transporte para impulsar el desarrollo de la ciudad, proporcionando de una mejor manera los servicios requeridos por la población, y que han servido de referencia para los planes de desarrollo posteriores. Estos programas también servirán como un marco de referencia cuando se analicen los niveles de accesibilidad de la ciudad.

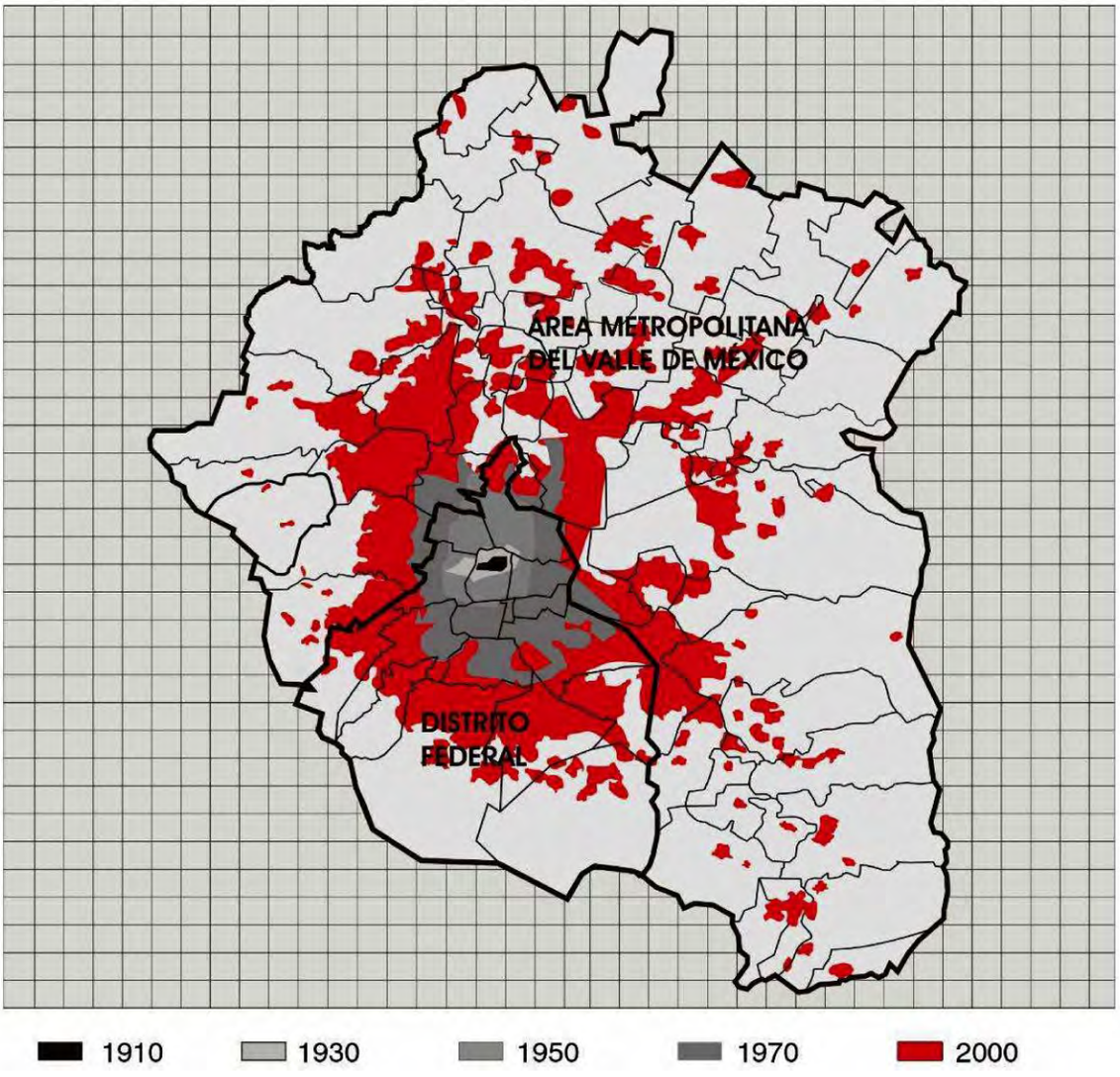
Posterior a esto, se hace una descripción visual de la estructura vial de la ciudad, para familiarizarse con el área de estudio y puntualizar en algunas características particulares de áreas específicas.

La última descripción se concentra en la red vial, por lo que se revisarán algunas propiedades de cada elemento o línea de la estructura, tales como su longitud y conectividad; a partir de estas dos medidas se calcula el tamaño de frente de cuadra, medida que sirve para determinar (de manera muy aproximada) la intensidad con la que se ocupa el suelo de un área.

La planificación en la ciudad de México

La Ciudad de México se encuentra localizada en la región centro del país, conocida como Cuenca de México y esta delimitada al norte por las sierras de Tezontlalpan, Tepozotlán y Pachuca; al sur por las sierras del Ajusco y de Chichinautzin; al oriente, por la Sierra Nevada; y al poniente, por la sierras de las Cruces, el Monte Alto y el Monte.

Figura 4.1. Crecimiento de la ciudad de México



Fuente: BMW Group (2008: 28)

Desde su fundación, la ciudad ha tenido momentos importantes respecto a su desarrollo urbano, sin embargo fue en el siglo XX cuando se presentan procesos de crecimiento muy acelerados (Figura 4.1). En 1928 "la ciudad 'perdió su estatus municipal y se convirtió en una entidad especial" (Ward, 2004: 278), se promulgaron las primeras leyes sobre la planificación del territorio en el país, estableciendo los mecanismos legales y designando a las autoridades competentes que guiarían la actividad planificadora por los siguientes años (Gil Elizondo, 1987). Para el caso particular de la ciudad de México se estableció que sería a partir de planes reguladores sectoriales para la zonificación industrial, el control de rentas, etc. (Ward, 2004: 278)

A partir de 1940, en la ciudad de México se registraron los mayores volúmenes de inmigración debido al acelerado proceso de industrialización (Garza Villarreal, 2003: 43). Los nuevos habitantes necesitaban de un espacio barato donde vivir, lo cual dio como resultado la proliferación de asentamientos irregulares en tierras ejidales o la población de los municipios del Estado de México colindantes al Distrito Federal y "un deterioro de la cobertura de determinados servicios urbanos y la inadecuación de la estructura de la ciudad a los nuevos requerimientos de usos y organización de su espacio" (Gil Elizondo, 1987: 396)

La respuesta a este crecimiento de parte de las autoridades fueron: un urbanismo basado en regulaciones generales, la aplicación de medidas de control para el establecimiento de asentamientos de bajos ingresos, la construcción de gran infraestructura (hidráulicas y de vías de comunicación) y la promoción para el desarrollo industrial (Hiernaux-Nicolas, 2000: 708).

En términos de la estructura urbana, la ciudad se desarrolló a lo largo de las principales vialidades y carreteras que la comunicaban con otras ciudades y se construyó infraestructura vial (como el Anillo Periférico, el Circuito Interior, los ejes viales, la vía Morelos, la avenida Gustavo Baz, Av. Central Av. López Portillo, por mencionar algunas) e infraestructura para el transporte (como el Metro, los Centros de transferencia modal –Cetram-, las terminales de autobuses de pasajeros y el aeropuerto) que ayudaran a la consolidación de la ciudad (Garza Villarreal y Damián, 1991).

Fue hasta 1969 cuando se creó en el Estado de México un organismo de planeación (Acción Urbana e Integración Social –AURIS-) que se encargaría de elaborar planes municipales de todo el estado, pero principalmente los correspondientes a los municipios conurbados con el Distrito Federal.

En 1975 se creó en el Distrito Federal la Dirección General de Planificación (la cual era independiente de la Dirección de Obras Públicas), la cual fue responsable de publicar el primer Programa General de Desarrollo Urbano del Distrito Federal, el cual se modificó para cambiar la idea de solamente regular la ciudad y para 1980 se publicó su segunda versión. Este programa "pretendía lograr un ordenamiento territorial más eficaz de la entidad, y por ello se acompañó de 16 planes parciales de las delegaciones como marco referencial para las decisiones de autorización del uso del suelo, que empezaron a otorgarse en forma más regular" (Hiernaux-Nicolas, 2000: 708).

Debido al continuo crecimiento y la necesidad de contar con una visión metropolitana que fuera capaz de disminuir las desigualdades sociales de la ciudad socialmente fragmentada (ibid), en 1976 la recién formada Comisión de Conurbación para el Centro del País definió el Área Metropolitana de la ciudad de México: las 16 delegaciones del Distrito Federal y 57 municipios de diferentes estados. Desafortunadamente los estudios elaborados por ésta "no tuvieron muy efecto sobre la gestión de las entidades respectivas, ni fueron tomados en cuenta por las autoridades locales correspondientes" (ibid), sin embargo se crearon comisiones de trabajo que sentaron antecedentes para la gestión de los problemas metropolitanos, principalmente en materia de agua y transporte.

Para el año 1980 el crecimiento demográfico continuó ejerciendo una gran presión demográfica en la periferia (por el bajo costo de la tierra y la re-localización de la industria), produciéndose cambios en los usos del suelo de áreas despobladas (alcanzando un municipio del estado de Hidalgo) al mismo tiempo que seguía la tendencia de despoblamiento de la ciudad central, sin embargo, la inversión pública más significativa se dio en la construcción de nuevas vías rápidas (ejes viales) y la ampliación de la red del Metro. Fue en este año cuando se creó un Plan Director de Desarrollo Urbano del Distrito Federal[67] en el que "se marcaron los lineamientos básicos de organización del espacio urbano actual y futuro, planes parciales correspondientes a las diversas delegaciones del Distrito Federal, así como un número apreciable de estudios específicos sobre aspectos sectoriales como, por ejemplo, la vivienda y el transporte" (Gil Elizondo, 1987: 400)

[67] Se describe de una manera breve en el capítulo 9 del Atlas de la Ciudad de México (Distrito Federal, 1987: 401-405)

Este plan fue revisado y actualizado en 1982, publicándose como el Programa General de Desarrollo Urbano –PGDUDF- (Departamento del Distrito Federal, 1982), del cual se describen en la siguiente sección de este capítulo los puntos de interés para esta investigación.

En 1984 se creó el Programa de Reordenación Urbana y Protección Ecológica, el cual incluía y hacía énfasis en la dimensión ambiental de la ciudad, además que planteaba la restructuración del espacio intraurbano en torno a polos de concentración de actividad económica, debidamente conectados por una red de transporte eficiente (Gil Elizondo, 1987: 400; Hiernaux-Nicolas, 2000: 709)

Tres años después se publicó el cuarto instrumento de este tipo, el Programa de Desarrollo Urbano del Distrito Federal 1987-1988, el cual era prácticamente una actualización el programa de 1982, reforzando la idea de consolidar los subcentros urbanos. Este programa hizo énfasis en tres cuestiones: los planes parciales de cada delegación mas detallados y publicados en forma de planos (con códigos respecto al tipo de uso de suelo, alturas y área libre de construcción permitidos); la creación de 43 áreas muy delimitadas a las que se les aplicarían estrategias detalladas respecto a usos de suelo, densidades y reservas negociadas con la población afectada, llamadas Zonas de Desarrollo Controlado –Zedec-; se propusieron algunos proyectos especiales (o "megaproyectos")[68], con los cuales se buscaba la participación del sector inmobiliario para lograr una reactivación económica en la ciudad (Hiernaux-Nicolas, 2000: 709; Ward, 2004: 286).

Durante este tiempo, el Estado de México se concentró en la elaboración de planes regionales, estatales y municipales desarrollados por AURIS y la Dirección de Desarrollo Urbano y Vivienda junto con las autoridades locales (Hiernaux-Nicolas, 2000: 710; Figura 18 en Ward, 2004: 281), los cuales se basaban en la planificación normativa tradicional (incapaz de predecir el crecimiento y determinar los instrumentos de control necesarios). Fue hasta 1992 cuando el gobierno del estado encargó un plan con una visión metropolitana de la ciudad de México, sin embargo, una vez mas, los conflictos de jurisdicción frenaron su implementación y posible éxito.

En 1996, las autoridades del Distrito Federal revisaron y modificaron por quinta ocasión el programa de desarrollo urbano para la ciudad, presentándose el Programa General de Desarrollo Urbano del Distrito Federal (el cual estaba vigente en el 2000, año del análisis de esta

[68] De los que destacan la revitalización del Centro Histórico, el rescate de la Alameda Central y de Xochimilco, la transformación de la zona de Santa Fe en zona comercial y de oficinas (Gamboa de Buen, 1994).

investigación). Entre sus objetivos y metas destacaban "la regulación del mercado inmobiliario, la distribución 'armónica' de la población y la conservación del medio natural… el acceso más equitativo de la población a la vivienda, crear una oferta adecuada de suelo, mejorar las condiciones de la estructura vial y estimular la utilización del transporte público, e impulsar la vigencia del programa mediante el diseño de instrumentos de planeación y la participación ciudadana" (Departamento del Distrito Federal en Garza Villarreal, 2000: 714).

Al siguiente año, 1997, el Centro de Estudios Territoriales Aplicados de la Facultad de Planeación Urbana y Regional de la Universidad Autónoma del Estado de México elaboró un plan para los municipios conurbados al área metropolitana de la ciudad de México: el Plan Regional Metropolitano del Valle Cuautitlán-Texcoco (PRM-VCT)[69], el cual era "una propuesta de planeación estratégica, económica y territorial, de los 58 municipios que integran la Región Metropolitana del Valle Cuautitlán-Texcoco" (Iracheta Cenecorta, 2000a: 729). A partir del diagnóstico se diseñó una estrategia para toda el área, siendo su principal objetivo "retomar los patrones de expansión y metropolización observados, intensificando el uso del suelo por urbanizar y la infraestructura metropolitana requerida con densidad de población medias y altas" (ibid: 733). El esquema de ordenamiento territorial sugerido se basaba en nuevos ejes o corredores urbanos (siguiendo los patrones de expansión) y la ocupación de la reservas territoriales con mayor aptitud territorial y con el menor riesgo, para conservar áreas de alto valor agrícola, cuerpos de agua y zonas protegidas (ibid: 734).

En 1998 se elaboró el Programa de Ordenación de la ZMVM –POZMVM- (Comisión Metropolitana de Asentamientos Humanos, 1998), propuesto por el Estado de México y avalado por el Gobierno del Distrito Federal, sirviendo de marco de referencia normativo y estableciendo los lineamientos generales para el desarrollo metropolitano a largo plazo (Hiernaux-Nicolas, 2000: 710). Su principal objetivo era anticipar el crecimiento demográfico y redefinir el patrón de expansión urbanística a partir del entendimiento "de la evolución y perspectivas de la economía metropolitana, en la estructura y dinámica demográfica, en la capacidad de la infraestructura instalada y en los problemas ambientales del valle y su región" (Iracheta Cenecorta, 2000b: 724). A pesar de ser un plan integrador que permitió que la comisiones metropolitanas pudieran avanzar en puntos comunes, en 1997, el gobierno del Distrito Federal avaló el Programa General

[69] Para el año 2000, el plan todavía no se había aprobado por la legislatura estatal.

de Desarrollo Urbano de 1996 por lo que se volvió su documento central de planificación, dejando a un lado el POZMVM (Hiernaux-Nicolas, 2000: 710).

En el año 2000 era la zona metropolitana más extensa y poblada del país. Cubría un área aproximada de 7,815 km^2 y estaba conformada por 76 unidades político-administrativas (16 delegaciones y 61 municipios) de las tres entidades federativas mencionadas, dentro de la cual había 219 localidades urbanas (Figura 4.1). La población era de aproximadamente 18'400,000 habitantes, de los cuales el 46.8% vivían en el Distrito Federal, 0.2% en Hidalgo (en el municipio de Tizayuca) y 53% en los sesenta municipios del Estado de México (SEDESOL et al., 2004).

A pesar de ser la ciudad más importante del país, la ciudad de México se enfrentaba "a un proceso de pérdida de las condiciones estructurales que en el pasado le permitieron alcanzar esta primacía y convertirse en la mayor concentración demográfica y económica del país" (Gobierno del Distrito Federal, 2000: 13).

En lo que se refiere al uso del suelo, la mayoría de la superficie se destinaba al uso habitacional (aproximadamente 65%), mientras que los usos mixtos ocupaban el 16%, 7% la industria y 13% los espacios abiertos (Delgado, Ramírez et al., 1997: 23). La densidad promedio dentro del Distrito Federal era de 125 hab./ha y en los municipios conurbados del Estado de México de 108 hab./ha., sin embargo las unidades político administrativas con mayor concentración urbana eran el municipio de Nezahualcóyotl con 245 hab/ha, seguido por las delegaciones Iztacalco, Benito Juárez, Cuauhtémoc, Venustiano Carranza y Miguel Hidalgo, con un promedio de 150 a 200 habitantes por hectárea (Gobierno del Distrito Federal, 2000: 246).

A pesar de esto, en la ciudad central se presentaban graves problemas de deterioro y abandono, debido a factores como la proliferación del ambulantaje y la economía informal, la inseguridad y la degradación de la imagen urbana, la insuficiente oferta de servicios públicos, entre otras. Esto llevó a una subutilización de "una de las ventajas más importantes que ofrece una ciudad: la aglomeración y las ventajas de localización en el centro; se desperdicia o subutiliza la infraestructura y equipamiento urbano construidos durante décadas…" (ibid: 249).

El crecimiento de la superficie urbana en los primeros años de la década de 1990 era reducido comparado con años anteriores (ver Gráfica 3 en Gobierno del Distrito Federal, 2000: 250), la expansión era muy dispersa y desordenada por lo que la población de la ciudad de México enfrentaba problemas de segregación espacial, desequilibrio en el abasto de servicios y

equipamientos urbanos, altos niveles de contaminación del aire y la necesidad de desplazarse grandes distancias en vialidades muy saturadas[70].

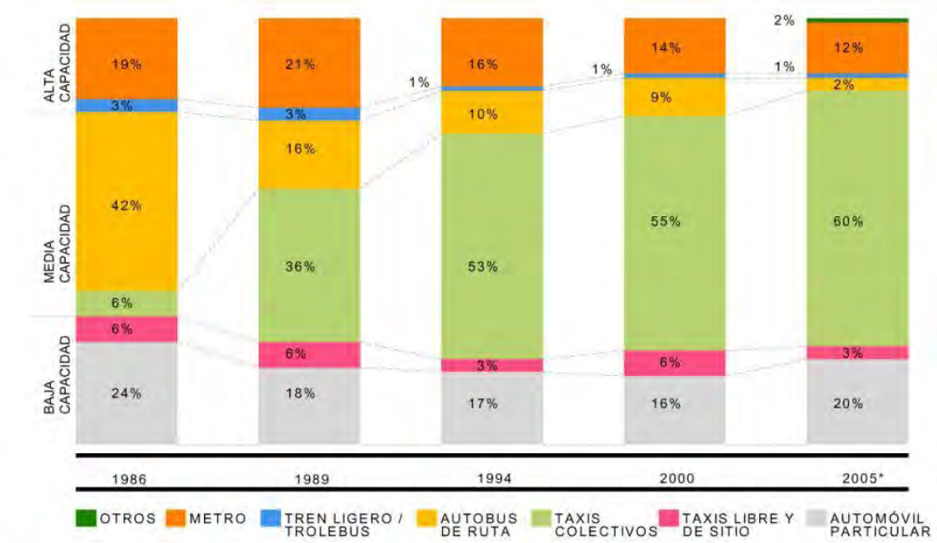
Todos estos procesos de crecimiento afectaron tanto a la estructura vial como a la movilidad de sus habitantes, y por ende, al transporte de público. Estudios de movilidad de los habitantes de la zona metropolitana (Graizbord y Santillán, 2005; Ibarra y Lezama, 2008) muestran cómo la mayoría de los viajes que se originaban en una delegación o municipio terminaban en esta misma o en una muy cercana, lo cual confirmaba el cambio funcional que la ciudad estaba teniendo: una mayor independencia de los municipios y la descentralización de la actividad económica y del empleo (Graizbord y Santillán, 2005: 87).

En la Figura 4.2 se muestra en qué se movían los habitantes de la ciudad entre los años 1986 y 2000. Destacan dos cosas: la primera es el gran incremento de viajes realizados en taxis colectivos (conocidos como microbuses o camiones) entre 1986 y 1989, esto debido a que en este periodo se empezaron a otorgar concesiones a particulares, ya que anteriormente era el gobierno el único proveedor del transporte de media y alta capacidad en la ciudad. El otro punto importante es que el porcentaje de viajes efectuados en el Metro (único modo de transporte público de alta capacidad) era casi equivalente a la del automóvil particular.

En 1994, de acuerdo a la encuesta origen-destino realizada por el INEGI (en Comisión Metropolitana de Asentamientos Humanos, 1998: 97), se realizaban un total de 20.5 millones de viajes/persona/día, de los cuales aproximadamente 20.26 millones se realizaban en transporte motorizado[71] en una estructura vial muy saturada y conflictiva debido a su discontinuidad y fragmentación. Lo primero se puede observar en la diferencia geométrica de las retículas: la del Distrito Federal es una relativamente ortogonal, mientras que la red vial de los municipios conurbados esta organizada a partir de los accesos carreteros radiales a la ciudad; además de la disminución de carriles en algunas vialidades. La fragmentación se daba por la apropiación ilegal de las vialidades (por parte de algunos colonos), la interrupción de las calles en zonas precarias y la inexistencia de vialidades en áreas de topografía adversa (Gobierno del Distrito Federal, 2000: 150-151).

[70] Por ejemplo: la velocidad promedio en la vialidad metropolitana era de 20 y 35 km/hr. (Gobierno del Distrito Federal, 2000: 148)
[71] 15.2 millones de viajes en algún modo de transporte público y 5.06 en automóviles particulares

Figura 4.2. Distribución de viajes por modo de transporte



Fuente: Metropoli 2025 (2006: 100)

Para esta investigación el área de estudio es un área mas compacta de aproximadamente 3,000 kilómetros cuadrados[72], constituida por las 16 delegaciones del Distrito Federal y 39 municipios del Estado de México, lo cual hace un total de 55 unidades político-administrativas a la cual se le denominará Área Urbana de la Ciudad de México – AUCM- (ver Mapa 1). Dentro de este territorio, hay aproximadamente 29,024 kilómetros de vialidades[73], las cuales serán el objeto de estudio de esta investigación.

Dos programas "integradores" de las actividades y el transporte

Dentro de todos los programas descritos anteriormente, se encontró que dos en ellos se buscaba impulsar el desarrollo económico proporcionando los servicios requeridos por la población y ayudados por el sistema de transporte: el Programa General de Desarrollo Urbano del Distrito

[72] La superficie total correspondiente a las 55 unidades político-administrativas es de 5,256 km^2, sin embargo el área real se reduce porque solamente se consideraron las AGEBs urbanas de cada municipio que constituyeran una mancha urbana continua. El Anexo 1 describe los criterios empleados para la delimitación del área de estudio, al igual que enlista las unidades político-administrativas que la conforman.
[73] Esta cifra incluye vialidades primarias y secundarias.

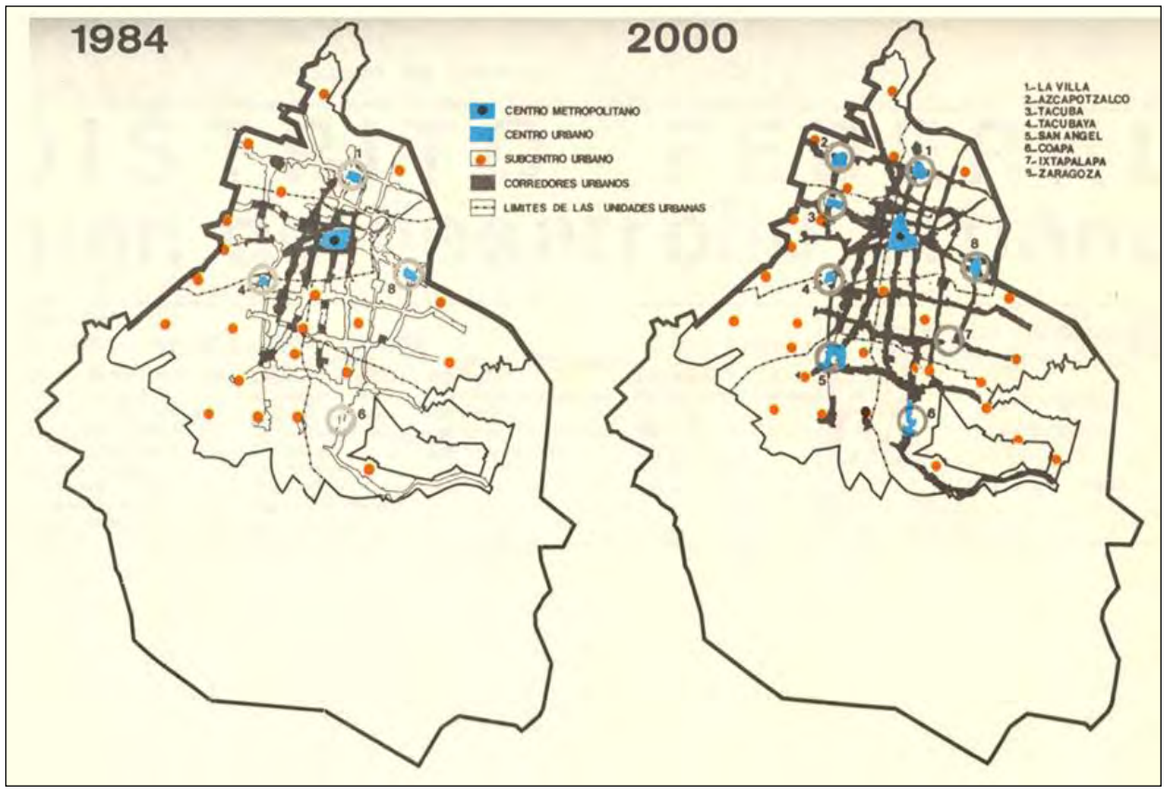
Federal (Departamento del Distrito Federal, 1982) y el Programa de Ordenación de la Zona Metropolitana del Valle de México (Comisión Metropolitana de Asentamientos Humanos, 1998). Es por esto que esta investigación ha decidido compararlos con los resultados del análisis de accesibilidad.

Programa General de Desarrollo Urbano del DF

Este programa fue elaborado en 1982 con el fin de ordenar y regular el crecimiento y desarrollo del área urbana del Distrito Federal, para lograr una mejor distribución equilibrada de las actividades económica y favorecer las condiciones para que la población acceda a los satisfactores (Departamento del Distrito Federal, 1982). El programa plantea visiones a corto, mediano y largo plazo (2, 6 y 18 años respectivamente), con acciones específicas para cada uno, pero con el conocimiento de que la ciudad cambia y que por lo tanto, éstas son susceptibles de adecuaciones que aseguren su continuidad; las estrategias para el desarrollo urbano se hicieron en función de núcleos urbanos (centros, subcentros y centros de barrio, de acuerdo a la concentración y tipo de servicios que se planteaba en cada uno de estos) y corredores urbanos (aprovechando el eje que se crearía por la presencia del Metro[74] y las líneas seleccionadas para este propósito) (ver Figura 4.3).

[74] El Plan Maestro del Metro de 1980 contemplaba que para el año 2000 habría 19 líneas corriendo en el Distrito Federal, de las cuales 3 se internaban en los municipios de Naucalpan, Nezahualcóyotl y Tlalnepantla (ver Plano E-6 del PGDUDF).

Figura 4.3. Estructura Urbana para los años 1984 y 2000



Fuente: Plan General de Desarrollo Urbano del Distrito Federal (Departamento del Distrito Federal, 1982: Mapa 3)

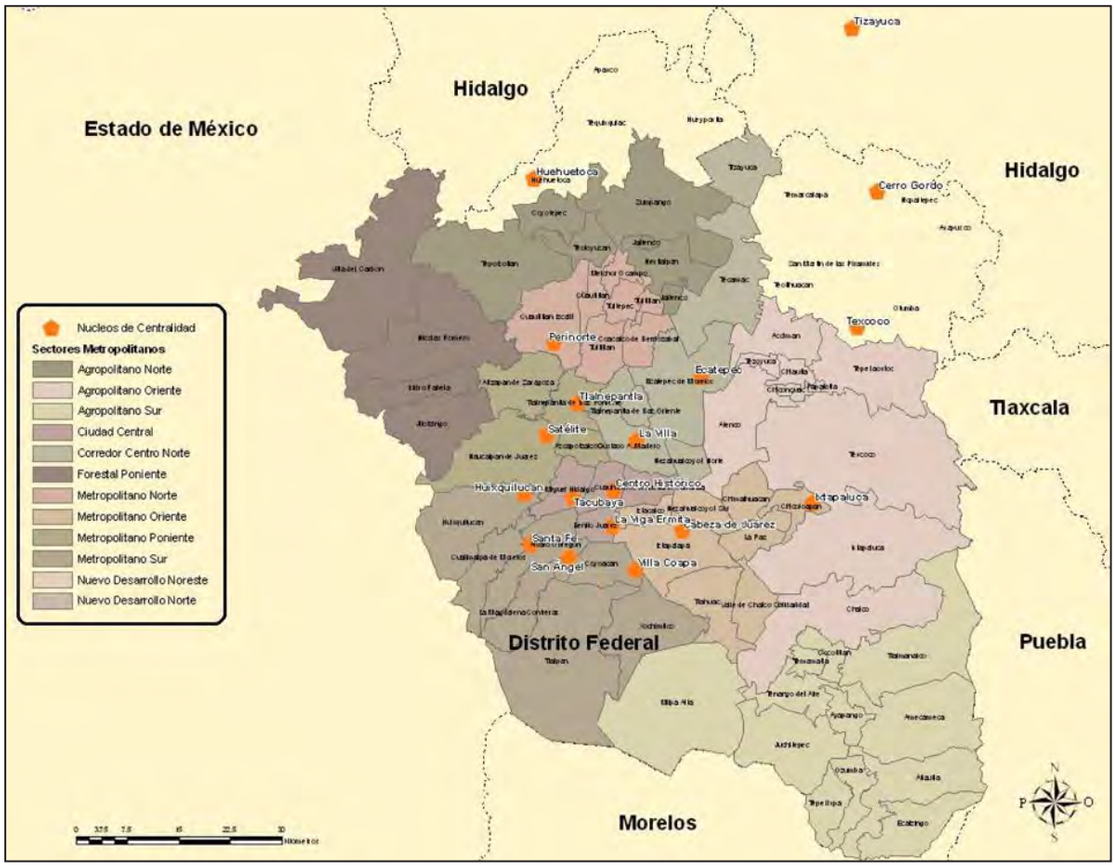
Programa de Ordenación de la ZMVM –POZMVM-

El Programa basa sus propuestas en un diagnóstico serio y profundo que permite entender cuáles eran las condiciones reales que vivía la ciudad y propone 12 Sectores Metropolitanos (Figura 4.4), considerando la relación funcional que había entre ellos y el papel que juegan las vialidades en la estructuración de la ciudad, cuyo objetivo era fortalecer aquellos sectores ya consolidados y promover nuevos patrones de ocupación a partir de una escala de planeación intermedia entre lo metropolitano y lo local (Comisión Metropolitana de Asentamientos Humanos, 1998: 148). Dentro de cada uno de los sectores, se propone un núcleo como parte de una estrategia que propone "consolidar núcleos alternos al centro histórico que ofrezcan una policentralidad para equilibrar la intensidad de las actividades, disminuir el número y extensión de viajes y tiempo de

recorrido, mejorar la calidad y diversidad de servicios y productos y rescatar y dignificar los sitios y monumentos históricos" (Metropoli 2025, 2006: 28).

A pesar de que el programa resalta la importancia de las vialidades como elementos estructuradores de la ciudad, en las acciones y propuestas no se consideran de esta manera, sino solamente como corredores de transporte, es decir, como conectores de zonas con aptitud para el desarrollo urbano (Comisión Metropolitana de Asentamientos Humanos, 1998: 112).

Figura 4.4. Sectores metropolitanos propuestos por la COMETAH



Este mapa está en un formato mas grande en el Anexo 2, donde además se enlistan los sectores por unidad jurídico-adminsitrativa. Fuente: Metropoli 2025 (2006)

Descripción visual de la estructura vial de la ciudad

Antes de iniciar con el análisis de accesibilidad del AUCM, es pertinente familiarizarse con su estructura vial, para lo cual se hace una descripción del área de estudio a partir del análisis visual, observando algunas cualidades o particularidades que presenta. La descripción se enfoca en la simplificación de la estructura vial en un mapa de líneas de centro de calle, porque ésta es el espacio público destinado al transporte peatonal y vehicular que facilita el intercambio de bienes y servicios y la interacción entre los habitantes.

La estructura vial del AUCM se puede describir principalmente como un acumulado de retículas de diferentes tamaños y densidades organizadas a lo largo de las vialidades principales o primarias, donde éstas no tienen ni continuidad a lo largo de la ciudad ni la conectividad adecuada (ver Mapa 2). Si empleamos como referencia central la Plaza de la Constitución (o Zócalo)[75], se puede observar que las delegaciones Cuauhtémoc y Benito Juárez (consideradas como parte de la ciudad central) tienen en general, una retícula similar tanto en orientación como en densidad[76]; además son atravesadas por vialidades principales, las cuales conectan los extremos de la ciudad con el resto de ésta: el Viaducto Miguel Alemán conecta con la Calzada Ignacio Zaragoza –salida hacia Puebla-, la Av. Reforma en su extremo poniente es la salida hacia Toluca, la Av. Insurgentes en su extremo norte conecta con la carretera a Pachuca y en el sur con la carretera a Cuernavaca, al igual que la Calzada Tlalpan y Av. División del Norte, por mencionar algunas (ver Figura 4.5).

[75] Por ser el punto geográfico desde donde se organizó la ciudad colonial y por su relevancia social a nivel de la ciudad y del país.

[76] Para la primera, ésta es principalmente Norte – Sur y Oriente – Poniente, aunque existen algunas diagonales que rompen la trama. Respecto a la segunda, la densidad de una traza se puede obtener a partir de la proporción de superficie ocupada por las manzanas y la ocupada por las vialidades en una extensión determinada (por ejemplo un kilómetro cuadrado o una hectárea). En este caso, el análisis se hizo de manera visual y haciendo solamente algunas mediciones que permitieran corroborar esta afirmación. En párrafos posteriores se mostrará este aspecto de una manera mas clara.

Figura 4.5. Traza de las delegaciones Cuauhtémoc y Benito Juárez

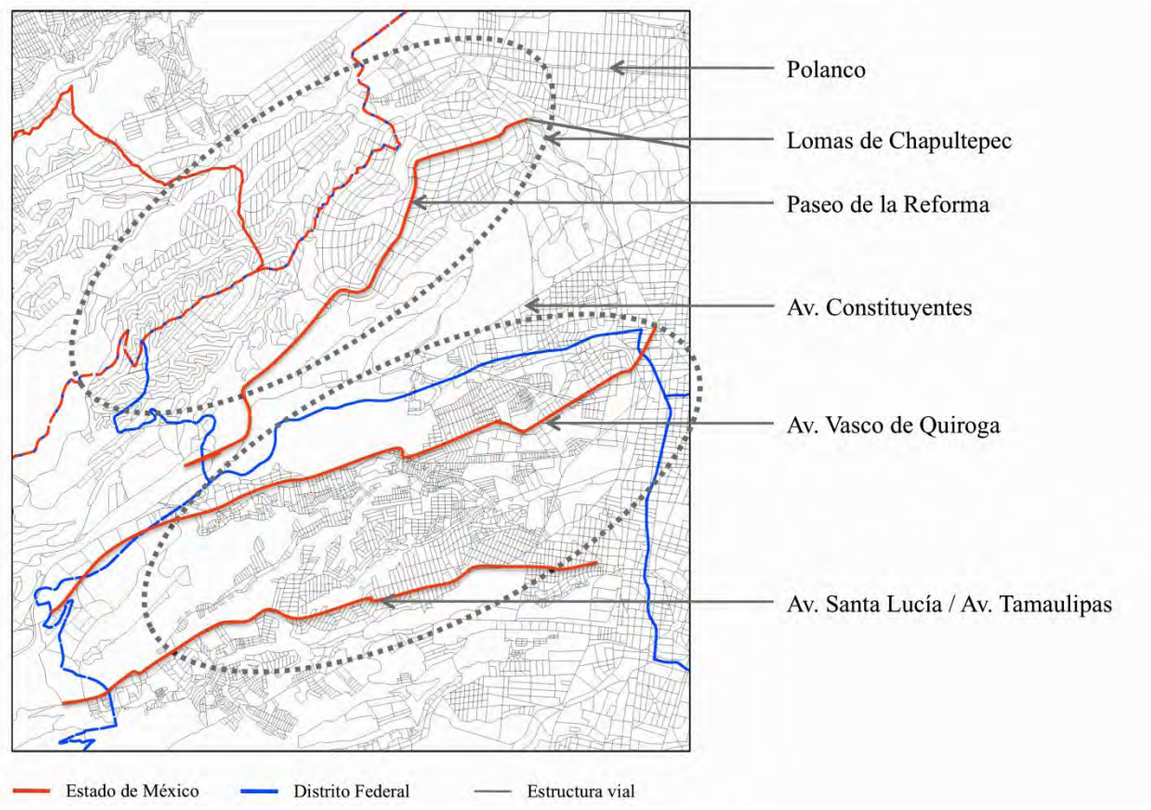


Fuente: Elaboración propia a partir de la cartografía vectorial de localidades urbanas correspondiente a la Zona Metropolitana del Valle de México (INEGI, 2005)

Las delegaciones localizadas al poniente de la ciudad (Álvaro Obregón, Cuajimalpa, la Magdalena Contreras y Miguel Hidalgo) presentan una trama que responde a las condiciones orográficas de la zona. Por ejemplo, en las Lomas de Chapultepec (Delegación M. Hidalgo) (Figura 4.6) es posible notar que su trazo responde tanto a la topografía del sitio (formas orgánicas) aún cuando éste se forzó para que fuera casi una retícula regular, como a la intención de albergar grandes residencias (por el tamaño de las manzanas). Otro ejemplo es el área entre Avenida Vasco de Quiroga y Av. Centenario (Delegación Álvaro Obregón): en esta zona la retícula es mas densa, lo cual sugiere la existencia de asentamientos de niveles socio-económicos medio o bajo, pero al igual que en las Lomas de Chapultepec, se procuró que tuviera una

geometría regular; alineada en su mayoría a las tres vialidades principales: Av. Vasco de Quiroga y Av. Santa Lucía / Tamaulipas (Figura 4.6).

Figura 4.6. Diferentes trazas al poniente de la ciudad de México

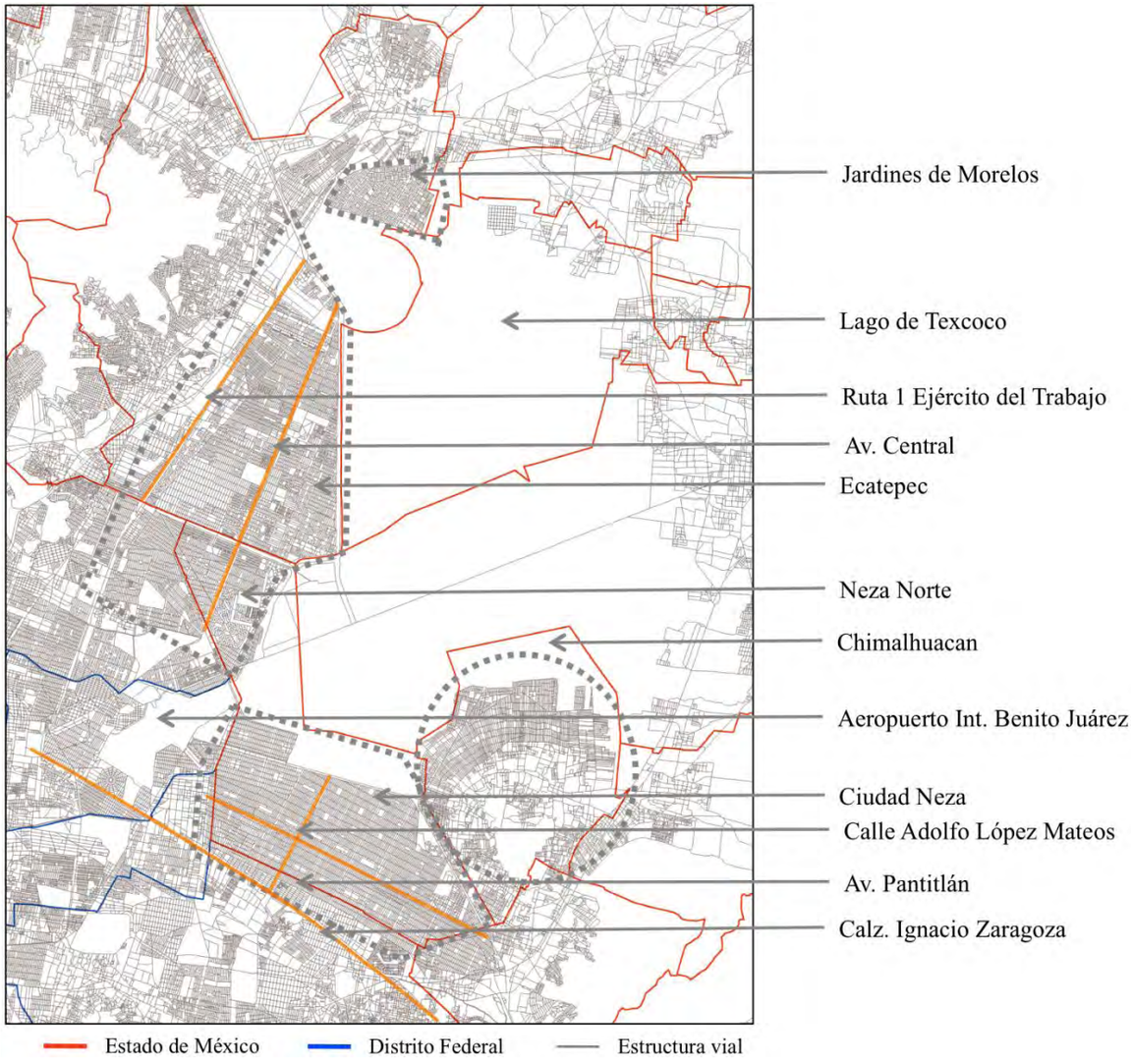


Fuente: Elaboración propia a partir de la cartografía vectorial de localidades urbanas correspondiente a la Zona Metropolitana del Valle de México (INEGI, 2005)

La zona oriente de la Ciudad de México llama la atención debido a la alta densidad y a su traza casi en su totalidad ortogonal. El área esta conformada por una pequeña sección de la delegación G. A. Madero (al noreste), los municipios de Ecatepec, Nezahualcóyotl, Chimalhuacán, Chalco y una parte de Ixtapaluca (Figura 4.7). En Ecatepec y "Neza Norte" – G. A. Madero es posible apreciar que, aún cuando la traza es muy regular, esta se ve interrumpida por espacios de mayor tamaño, los cuales son, en su mayoría, equipamiento urbano (el Bosque de Aragón, por ejemplo). Ciudad Neza tiene una traza ortogonal y muy regular, organizada por sus ejes principales: Av. Pantitlán y Adolfo López Mateos, donde las interrupciones son regulares y

mas pequeñas que en Ecatepec, y contienen el equipamiento urbano de la zona. Por su parte, en el municipio de Valle de Chalco Solidaridad se pueden distinguir dos trazas (ambas ortogonales) unidas por la calle Adolfo López Mateos; en esta área casi no existen interrupciones en su trazo, por lo que resulta difícil localizar el equipamiento urbano que da servicio a los habitantes como se puede apreciar en el Mapa 4.

Figura 4.7. Trazas en el oriente de la ciudad de México



Fuente: Elaboración propia a partir de la cartografía vectorial de localidades urbanas correspondiente a la Zona Metropolitana del Valle de México (INEGI, 2005)

Los ejemplos descritos en los párrafos anteriores forman parte de un área urbana compacta, pero al prestar atención en el área periférica del AUCM, las condiciones de densidad de calles en estos poblados cambia (como se muestra en la Figura 4.8 y en el Mapa 3). De esta manera podemos diferenciar dos áreas dentro de la Ciudad de México: un área compacta, que ocupa la mayor extensión del AUCM, y que corresponde, en su mayoría, a la etapa de crecimiento de la ciudad comprendida entre los años 1950 y 1980 y; un área dispersa, que corresponde a las poblaciones que se incorporaron a la zona metropolitana después de la década de 1980 y que al parecer no han sufrido una gran transformación formal en su traza, sino que han buscado conectarse con otras poblaciones a partir de la extensión de algunas vialidades ya existentes.

En la Figura 4.8 se muestra la densidad[77] de diferentes áreas de la Ciudad de México. En la primera fila se muestran tres ejemplos de la ciudad central (el primer cuadro del Centro Histórico, la Colonia Roma y la Colonia Del Valle) donde, a pesar de haber sido construidos en diferentes tiempos (mediados del Siglo XVI para el primero y principios del Siglo XX para los otros dos) la densidad es similar: no mayor a 38 calles por kilómetro cuadrado. En el primer y tercer ejemplo se puede observar que la mayoría de las manzanas son rectangulares mientras que la morfología de la Colonia Roma es de grandes manzanas cuadradas. Aún así, en los tres casos la superficie de las manzanas es aproximadamente de 2 hectáreas.

En la segunda fila se muestran los tres asentamientos del Estado de México mencionados en los párrafos anteriores (Ecatepc, Cd. Neza y Valle de Chalco Solidaridad), que aún se encuentran dentro del área compacta de la ciudad pero cuya densidad es notoria: casi el doble que en la ciudad central[78]. La relación de proporción entre los lados de sus manzanas oscila entre 1:1.5 (en el caso de Valle de Chalco Solidaridad) hasta 1:5 (en Cd. Neza), pero lo mas importante es que en los tres casos el lado corto no es mayor a los 54 metros, por lo que, es posible que el tamaño de los lotes sea muy similar en todos los casos y que lo que se incrementa es el número de éstos por manzana y no el tamaño.

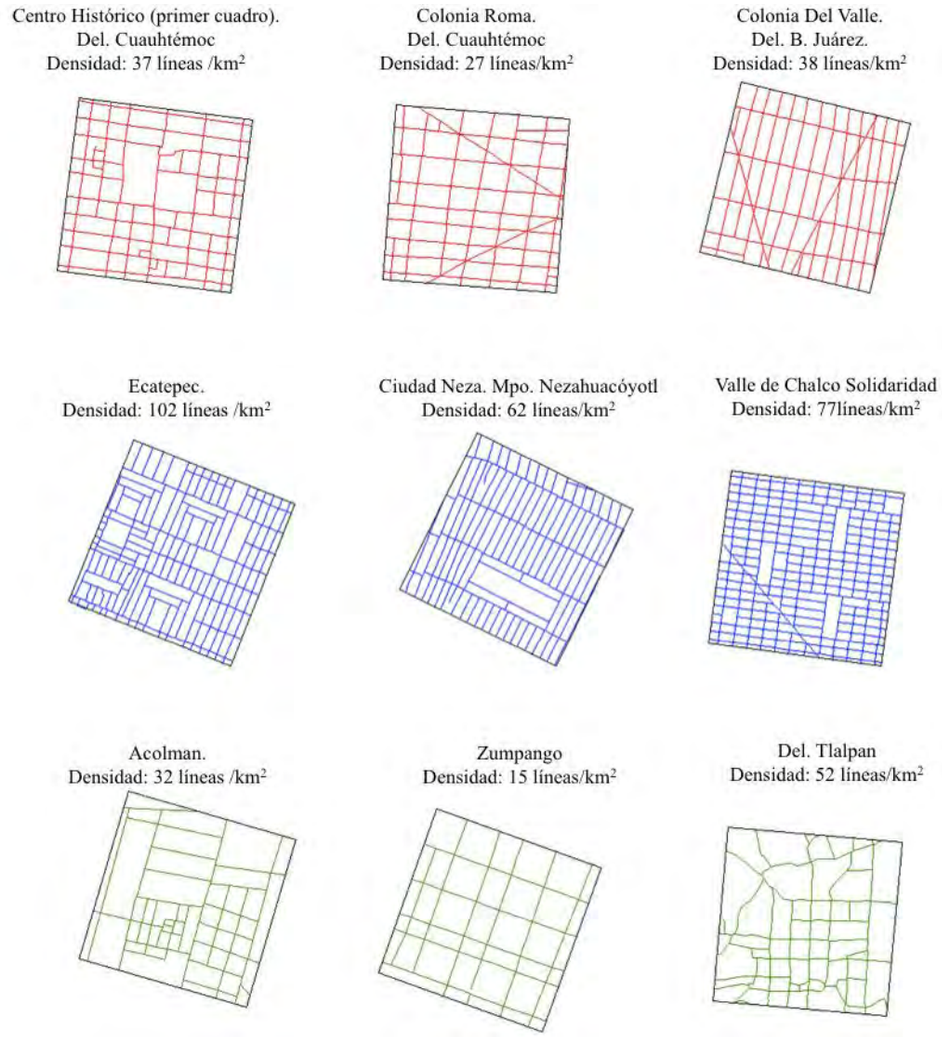
Finalmente, en la tercera fila están tres asentamientos del área dispersa o extendida, donde la densidad es variable: en algunas áreas se intensifica el número de calles mientras que en otras

[77] Para este cálculo, se contó el número de líneas que hay en un kilómetro cuadrado del área de interés. Se trató que la selección fuera de partes representativas del área, a partir de la inspección visual. El mapa empleado para esto es el mismo que se empleó para el análisis de accesibilidad es decir, la cartografía vectorial de localidades urbanas de la Zona Metropolitana del Valle de México (INEGI, 2005).

[78] La superficie promedio de sus manzanas oscila entre 0.5 – 1 hectárea.

hay manzanas muy grandes. Este fenómeno se tiene que observar bajo la premisa que estas retículas pertenecen a poblaciones que, por el crecimiento de la ciudad han sido incorporados a la zona metropolitana y por lo tanto, deberían de ser entendidas como pequeñas comunidades que están en la transición entre lo urbano y lo rural, también llamada peri-urbanización (Aguilar, 2008: 134).

Figura 4.8. Diferentes densidades en la Ciudad de México



Fuente: Elaboración propia a partir de la cartografía vectorial de localidades urbanas correspondiente a la Zona Metropolitana del Valle de México (INEGI, 2005)

Por otra parte, existen también casos en que la traza no es regular u ortogonal, sino de "plato roto" u "orgánica", debido principalmente a las condiciones topográficas del emplazamiento. Localizados principalmente en la periferia del AUCM, estos casos, aún cuando son pocos, es posible que hayan sido asentamientos irregulares en su origen o comunidades rurales que fueron "absorbidas" por la mancha urbana. Tal es el caso del asentamiento localizado al norte del Volcán Guadalupe en la Delegación Iztapalapa (Figura 4.9a) o el ubicado en el Cerro del Judío en la Delegación La Magdalena Contreras (Figura 4.9b). En ambos casos, es difícil determinar si existe un eje o calle que determine su organización espacial aún cuando se pueden observar algunas calles que los atraviesan parcialmente. Asimismo, al comparar la densidad de calles que tienen los asentamientos con las colonias vecinas, se puede decir que estos asentamientos han intensificado la red vial por lo que se incrementa el número de predios, así como las posibilidades de movimiento en ella.

Al observar detenidamente la estructura vial del AUCM, es posible apreciar algunos vacíos de tamaño significativo dentro de esta. En el Mapa 4 se muestran estos vacíos y se clasifican en tres tipos: equipamiento urbano e infraestructura[79], parques naturales y principales elevaciones. Gran parte del equipamiento e infraestructura identificado en el mapa se encuentra dentro de los límites político-administrativos del Distrito Federal[80] y localizado al norte y oriente del Zócalo. Aún cuando esto no signifique que los municipios conurbados no cuenten con estos, es posible pensar que: la escala o tamaño del equipamiento es mucho menor y/o se adaptan a la traza existente[81]; el AUCM depende fuertemente del equipamiento provisto o administrado por el Distrito Federal (y la ciudad central) para su funcionamiento como un área metropolitana (Delgado et al., 1999: 23).

[79] En el caso de equipamiento no se consideraron los grandes centros comerciales (como Perisur, Plaza Satélite, Mundo E, etc.) por no ser bienes de consumo colectivo, sin embargo, Plaza Aragón se muestra por ocupar una superficie considerable del municipio de Ecatepec.

[80] Delgado et al. (2003: 50) señalan, por ejemplo, que los hospitales (públicos o privados) se concentran en las áreas centrales y poniente de la ciudad.

[81] Tal es el caso de Ciudad Neza (ver Figura 4.7) donde, empleando la misma geometría de la traza, se crearon manzanas mas grandes que alojan el equipamiento de la zona (escuelas, mercado, parques, etc.).

Figura 4.9. Trazas irregulares de la Ciudad de México

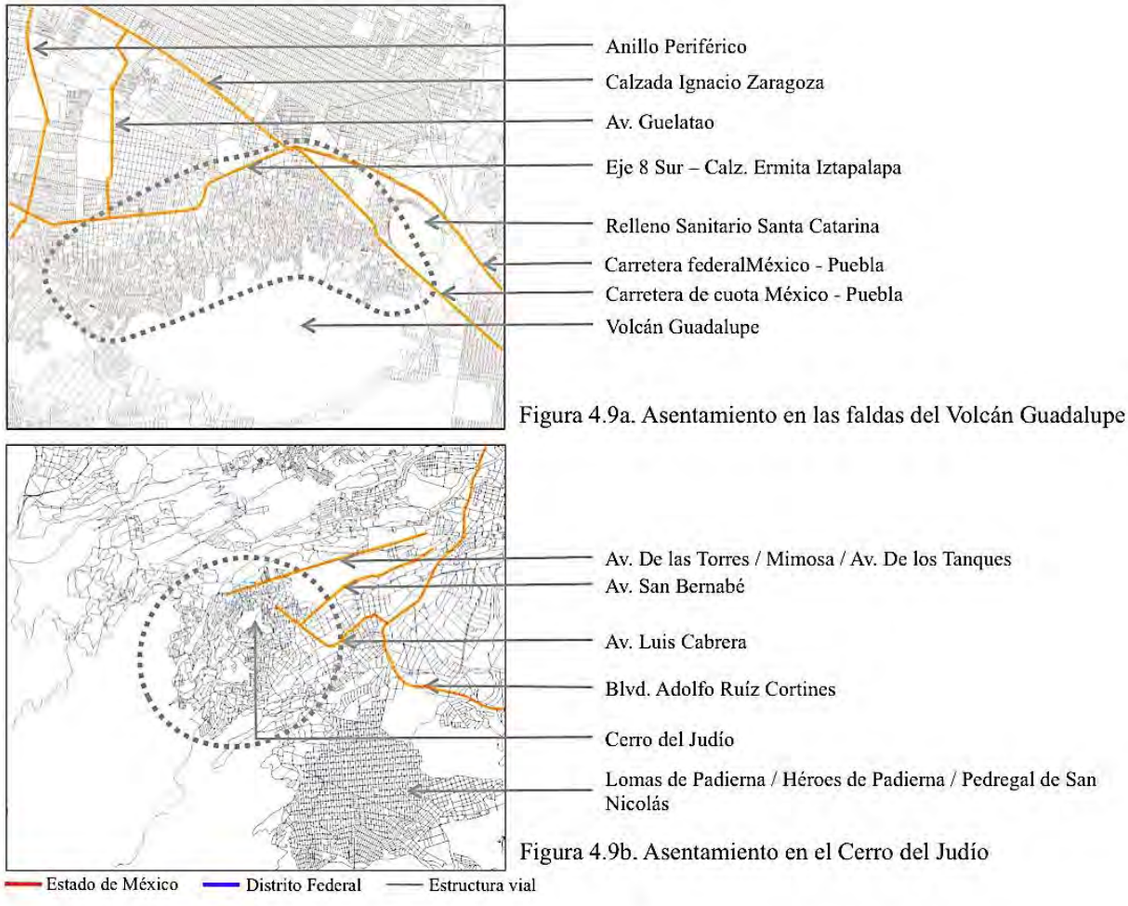


Figura 4.9a. Asentamiento en las faldas del Volcán Guadalupe

Figura 4.9b. Asentamiento en el Cerro del Judío

Fuente: Elaboración propia

Propiedades de la red vial

Para entender las características de accesibilidad de la ciudad de México es necesario revisar algunos valores propios de la red, tales como longitud de las líneas y su grado de conectividad, para después hacer un cálculo del tamaño de "frente de cuadra". Estos valores permitirán ver cómo es que la ciudad se ha construido y confirmar lo señalado en la sección anterior.

Para los análisis de la red y de accesibilidad del AUCM se generó un mapa de líneas continuas a partir del mapa de ejes de calle de la cartografía vectorial de localidades urbanas

correspondiente a la Zona Metropolitana del Valle de México (INEGI, 2005), ajustándolo a la estructura urbana del año 2000[82].

La decisión de emplear los ejes de calle y no generar un mapa axial propio se fundamenta en el estudio hecho por Turner (2007), el cual demuestra que, a partir de una normalización de los segmentos analizados, es posible tener una mejor correlación entre los valores de accesibilidad obtenidos y los flujos reales (especialmente los vehiculares) y por lo tanto, obtener un modelo de la ciudad más certero.

A pesar de que en la mayoría de los casos, las líneas continuas corresponden a las vialidades, en algunos casos, por cuestión del proceso de agregación del mapa puede diferir por lo que se ha decidido, para esta investigación, nombrarlas líneas y no calles.

Longitud de líneas continuas

Estudiar la longitud de las líneas que conforman la estructura vial de la ciudad de México permite observar una jerarquía: un número muy reducido de líneas muy largas que conectan a la ciudad desde el centro hacia la periferia (incluyendo las rutas hacia otras ciudades) y que están ocupadas por el transporte automotor principalmente, algunas de un tamaño medio y un gran número de líneas muy cortas (Desyllas, 1999; Figueiredo y Amorim, 2004; Salingaros, 2005).

El Mapa 5 muestra con una gradiente de colores[83], la longitud de las líneas, mientras que la Figura 4.10 muestra el histograma con la distribución de las líneas por su longitud. La mediana[84] de la longitud de las líneas del AUCM es de 160 metros, sin embargo la línea mas larga tiene 26.85 Km. De un total de 91,714 líneas, solamente 40 líneas tienen una longitud mayor a los 10 Km.[85], 165 tienen una longitud mayor a los 5 Km. pero menor a los 10 Km. y 4,962 líneas están dentro del rango de longitud de 1 a 5 Km. Al observar los cuartiles en la Figura 4.10 se puede ver

[82] La descripción detallada de cómo se elaboró este mapa se encuentra en el Anexo A. Sin embargo, la principal corrección consistió en la eliminación de las polilíneas de las calles (el mapa original consta de 142,411 polilíneas) ya sea porque no están comprendidas dentro del AUCM o porque éstas fueron creadas después del año 2000. El número de polilíneas del AUCM es de 91,586.

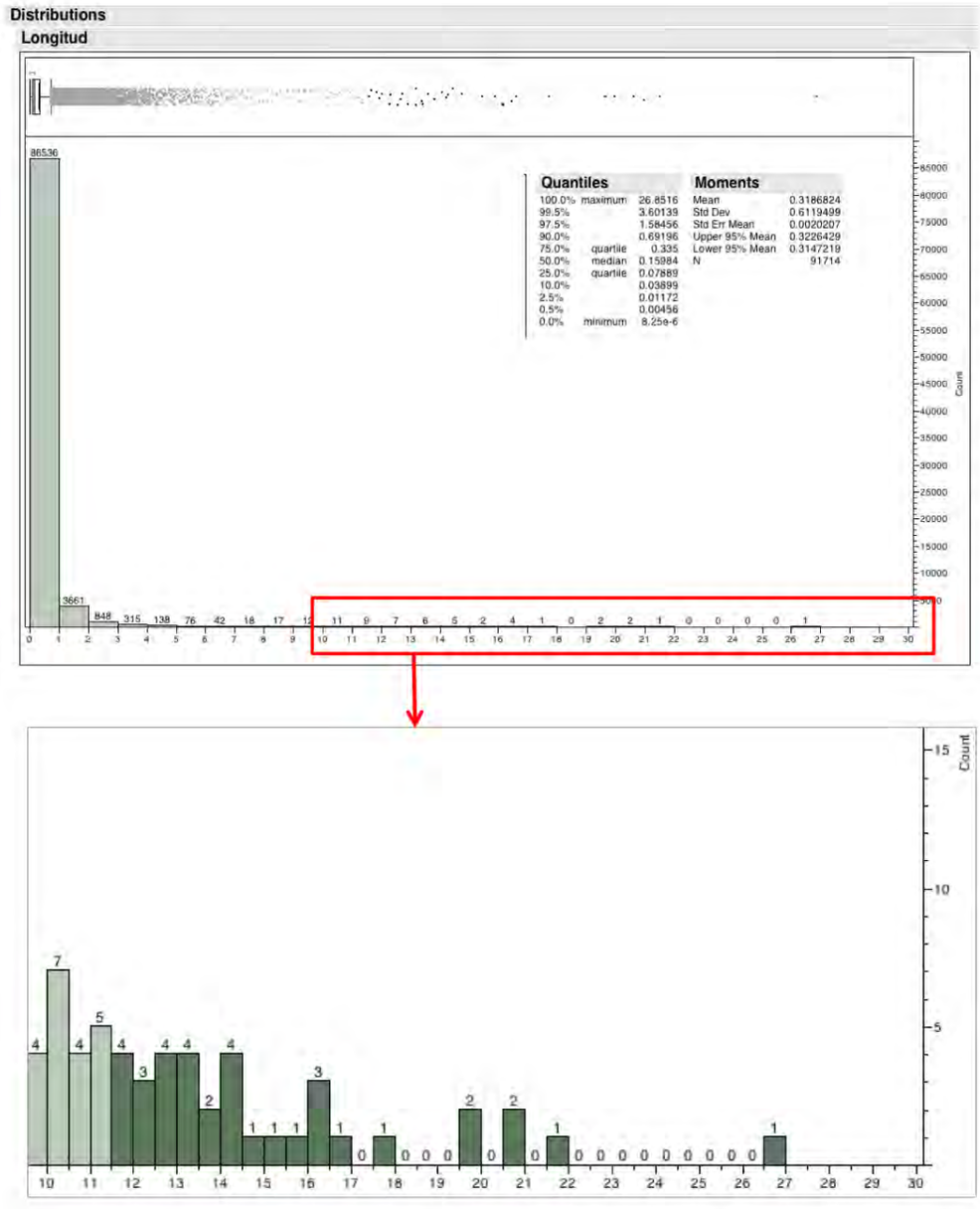
[83] La gradiente de colores esta dividida en 6 intervalos, siendo el color rojo el que representa el intervalo de líneas más largas, mientras que las líneas en el intervalo color azul marino son las de menor longitud.

[84] Debido a que la distribución de los datos no corresponde a una distribución normal es mejor no observar la media (o promedio), sino la mediana, ya que ésta ocupa el lugar central de todos los datos cuando están ordenados de menor a mayor, es decir, indica que la mitad de los datos se encuentran por debajo de este valor y la otra mitad por encima del mismo.

[85] En realidad son 51 líneas, sin embargo las 11 que no se contabilizaron corresponden a la red del metro (excepto la línea 4 cuya longitud es 8.77km.)

que la distancia máxima del tercer cuartil es 335 metros y que el 90% de las líneas tiene una longitud menor a un kilómetro (692 metros).

Figura 4.10. Distribución de las líneas del AUCM por su longitud.



En el histograma superior se muestra la distribución del total de líneas de la estructura, mientras que en la parte inferior se puede ver mas a detalle la distribución de las líneas mas largas. Las barras que están en color oscuro representan las 25 líneas más largas de la estructura vial mas 10 líneas de la red del Metro. Nota: La longitud esta medida en kilómetros. Fuente: Elaboración propia

Esta distribución confirma lo descrito en el análisis visual de la estructura vial: la ciudad de México es un acumulado de retículas conectadas entre ellas por vialidades de una longitud media (entre 3 y 5 km.), las cuales a su vez, se conectan por vialidades más largas (entre 5 y 10 km.). Al parecer, son las líneas menores a los 3 kilómetros las que dan unidad a la vida diaria de la ciudad, es decir, "contienen" las áreas que los habitantes identifican como "zonas de la ciudad" o barrios, lo cual también tiene sentido al compararse con los estándares de movilidad peatonal (Greene, 2003: 38.6) y con el hecho de que al caminar el área, una persona la conoce y se puede identificar con ella (Jacobs, 1964; Lynch, 1965; NCAT - Smart Growth, 2011).

Para poder corroborar estas últimas afirmaciones será necesario hacer el análisis de accesibilidad a escala local, lo cual permitirá identificar áreas con niveles altos de concentración de movimiento y en consecuencia, de actividad económica.

El hecho de que la ciudad tenga muy pocas líneas largas (639 líneas mayores a 3 kilómetros, lo que equivale al 0.7%)[86] podría parecer algo incongruente dado su tamaño, sin embargo en ciudades como Berlín (después de la reunificación) donde la longitud promedio de las líneas axiales era de 533 metros, el 95% de éstas estaba dentro del decil más bajo (entre 62 y 1,300 metros) y el 5% restante coincidía con los accesos carreteros y vialidades que conectan con el área central de la ciudad (Desyllas, 1999: 104). También resulta pertinente considerar la propuesta de Hillier respecto a la *rueda deformada*: las ciudades, sin importar su tamaño, forma o retícula, están conformadas por pocas líneas largas y muchas líneas cortas y mientras crecen, la proporción de las líneas largas en relación con el total de líneas es menor, pero éstas son más largas y van desde el centro (o cerca de este) hacia la periferia.

Esta característica permite pensar en dos cosas: 1) el alto nivel jerarquico que tienen éstas dentro de toda la estructura urbana y 2) la existencia de muy pocas opciones para los habitantes de moverse a lo largo de la metrópoli, por lo que su demanda será muy elevada con las consecuencias propias de esto: altos niveles de congestionamiento, velocidad de desplazamiento muy baja, entre otras.

Por otra parte y antes de iniciar la comparación entre el mapa de líneas continuas y la red vial actual de la ciudad de México, es necesario observar el propósito de las vialidades y su situación en el año 2000.

[86] En el caso de Berlín,

La estructura vial del AUCM esta compuesta por diferentes tipos de arterias, de acuerdo a sus características constructivas y de funcionamiento: la red vial primaria, la vialidad secundaria, la terciaria o local y las vías o zonas peatonales (Gobierno del Distrito Federal, 2002; Secretaría de Obras y Servicios, Gobierno del Distrito Federal, 2008).

La red vial primaria, que en esta investigación se le denominará vialidad primaria, tiene como propósito posibilitar un amplio volumen de tránsito vehicular (por su continuidad y sección transversal), comunicar altas demandas de viajes a puntos específicos de la ciudad, otorgar amplia conectividad a la ciudad al tránsito urbano de largo recorrido y satisfacer la demanda de viajes que tienen como origen o destino el centro de la ciudad, por lo que sería de esperarse que éstas fueran líneas largas que atraviesan la ciudad. Dentro de esta red existe la siguiente clasificación: las vías de acceso controlado (que se subdividen en tres: las vías anulares, los viaductos, las vías radiales), los ejes viales y las vías principales. De acuerdo a datos del Distrito Federal, de los 10,182 Km. de la red vial, la vialidad primaria cubría solo el 9% (Gobierno del Distrito Federal, 2000: 153).

La longitud total de la red vial del AUCM, empleando el mapa de líneas continuas, es de 29,024 Km. siendo solamente 1,310 Km. de vialidades primarias (4.5%) y 27,714 Km. de vialidades secundarias (95.5%).

La vialidad secundaria esta compuesta por vías que enlazan a los diferentes centros urbanos con la red vial primaria. Las autoridades estiman que esta red tiene 9,287 Km. de longitud (Gobierno del Distrito Federal, 2010: 35). Algunas de las problemáticas que presenta esta red son: "falta de continuidad, sección transversal insuficiente, reducción de la capacidad por el estacionamiento indiscriminado, intersecciones conflictivas o sin semáforos, topes excesivos y mal diseñados, mal estado del pavimento, maniobras de carga y descarga de mercancías del pequeño comercio, sin horario establecido, cierre de calles con plumas o rejas e insuficiencia de señalamiento" (Gobierno del Distrito Federal, 2002: 18).

Las vías terciarias o locales son vías no continuas, que facilitan la movilidad dentro las zonas habitacionales o predios particulares y su estructura no esta diseñada para recibir transito intenso y pesado. Finalmente, las vías o zonas peatonales son vías diseñadas para la circulación exclusiva de las personas.

Comparando el mapa de líneas continuas con la vialidad primaria, particularmente con las líneas mayores a 3 kilómetros de largo (Mapa 6) podemos destacar algunas cosas:

- En coincidencia con la planeación de la ciudad, algunas de las líneas largas son también vías primarias de la ciudad y por lo tanto, tienen un carácter metropolitano y no solo local, siendo entonces una de sus funciones el de atravesar la ciudad (Delgado et al., 2003: 58). Sin embargo existe un gran número de líneas largas que no son consideradas primarias seguramente por sus características físicas (como el ancho de calle), pero que parecen tener un rol importante en la estructura vial: sirven de conectores entre áreas locales con toda la estructura vial metropolitana.
- De las diez vías de acceso controlado existentes[87] , Av. Río San Joaquín no aparece en los intervalos más altos de las líneas; del Anillo Periférico y el Circuito Interior aparecen secciones o tramos; en el primer caso se debe a que el mapa de líneas continuas no hizo la agregación correspondiente y por lo tanto, se analizó como diferentes líneas, mientras que en el segundo y tercer caso también se debe a la forma en que se construyó el mapa base[88]. De las otras 9 vías, solamente tres son mayores a 12 kilómetros: el Circuito Interior (en el segmento que se identifica con el ID 10 en el Cuadro 4.1 y Mapa 7), el tramo del Anillo Periférico desde la Autopista México Querétaro hasta la calle Ferrocarril de Cuernavaca (el modelo los agregó en dos entidades distintas e identificó con los ID 11 y 16) y la Calzada Ignacio Zaragoza (ID 18). Las otras seis vialidades están dentro del intervalo de los 5 a 10 kilómetros de largo (tercer intervalo en el Mapa 8).
- Vialidades primarias de mucha importancia para la ciudad de México, como Av. Insurgentes (cuya extensión total es de 28.8 Km.) y Paseo de la Reforma (de 12 Km. de largo) también están segmentadas por la presencia de las grandes glorietas que están en su trazo, las cuales "interrumpen" la continuidad de las líneas, por lo que no aparecen dentro de los intervalos más altos en su totalidad sin embargo, la mayoría de los segmentos aparecen dentro de los intervalos mas altos.

[87] Las vías de acceso controlado son "vialidades que satisfacen la demanda de movilidad continua de grandes volúmenes de transito vehicular, cuentan con accesos y salidas a los carriles centrales en lugares precisos y son consideradas como la columna vertebral de la red vial" (Secretaría de Obras y Servicios, Gobierno del Distrito Federal, 2008: 3). En el Distrito Federal son: Anillo Periférico, Circuito Interior, Viaducto Miguel Alemán, Viaducto Río Becerra, Viaducto Tlalpan, Calz. Ignacio Zaragoza, Av. Aquiles Serdán, Av. Río San Joaquín, Av. Gran Canal y Calz. De Tlalpan (ibid.: 5).

[88] Existen dos situaciones en el mapa base, respecto a cómo esta construido: 1) hay segmentos muy pequeños que cambian su dirección con un ángulo mayor al sugerido por Figueiredo (2004) y por lo tanto, *Mindwalk* interrumpió la agregación; 2) existe entre los segmentos del eje de calle una interrupción no visible, lo cual interrumpió la agregación.

- La red de líneas continuas cuya longitud es mayor a los 3 Km. tiene una longitud de 3,484 Km., siendo 2.7 veces mas que la red de vialidades primarias del AUCM.

Reconociendo las 35 líneas mas largas del AUCM[89] (ver Cuadro 4.1 y Mapa 8), es posible observar que: 15 de las líneas están en los municipios del Estado de México, 6 dentro del Distrito Federal y 4 líneas en las dos entidades, además de las 10 líneas de la red del Metro, de las cuales solamente dos se adentran al Estado de México; 6 líneas son parte de carreteras que han sido absorbidas por la mancha urbana (cinco en el Estado de México y una en el sur del Distrito Federal) y 7 son parte de autopistas que conectan la ciudad con Querétaro, Pachuca, Texcoco y Puebla, lo cual refleja el crecimiento acelerado y poco planeado que tuvo la mancha urbana entre los años 1950 y 1980, dependiente de la infraestructura (principalmente carretera) ya construida (Delgado et al., 2003: 60; Ward, 2004: 110).

Se podría sugerir a partir de las observaciones hechas en esta sección, que una manera de determinar si una vialidad tiene el potencial para ser denominada como primaria es a partir de su longitud, por ser uno de los principales criterios para que las autoridades las denominen como tales. Además de este criterio, será necesario analizar el grado de conectividad de cada línea para cumplir con tres de los cuatro criterios enunciados anteriormente. A partir de esto, sería posible organizar una red vial mas conectada y ordenada respecto a las características físicas de la ciudad y probablemente, a las demandas de viajes de los habitantes, solucionando los problemas de discontinuidad y fragmentación que se mencionaron anteriormente.

[89] Generalmente se seleccionan las 25 líneas mas importantes de cada medición, pero en este caso 10 de las líneas mas largas son líneas de la red del Metro, por lo que se tomó la decisión de ampliar la selección a 35.

Cuadro 4.1. Las 35 líneas más largas de la Ciudad de México

ID	Calle (Nomenclatura)	Longitud (km)	Dirección
0	Av. Acueducto (a partir de la intersección con Av. Tláhuac en la Delegacion Tláhuac) – F.C. San Rafael Atlixco – Calz. Tláhuac Chalco – Carr. a Tláhuac – Vicente Guerrero (en el municipio de Chalco)	26.85	Oriente - Poniente
1	Carr. México – Pirámides – Av. Teotihuacan – Autopista México Teotihuacán o Pirámides [Mpos. De Ecatepec, Acolman y Teotihuacán]	21.52	Oriente - Poniente
2	Autopista México Querétaro – Autopista Chamapa Lechería [Mpos. De Tepozotlán y Cuautitlán Izcalli]	20.97	Norte – Sur
91641	L3	20.63	
91696	LB	19.98	
91627	L2	19.66	
3	Autopista México Pachuca [Mpos. De Tecámac y Ecatpec]	17.74	Norte – Sur
91664	L7	16.60	
91670	L8	16.45	
91608	L1	16.18	
4	Carretera Federal México Pachuca – Héroes de Nacozari (municipio de Tecámac) – Guadalupe Victoria – Av. Nacional [Mpo. De Tecamac]	16.16	Norte - Sur
22	Av. Central (Municipio de Ecatepec) – Av. Carlos Hank González – Carr. Fed. 57 [Mpos. De Ecatepec]	15.90	Norte - Sur
5	Av. México Pachuca – Vía José María Morelos – Carr. México Laredo [Mpos. De Ecatepec]	15.45	Norte - Sur
6	Vía Tapo Express – Av. Bordo de Xochiaca – Av. Lázaro Cárdenas [Mpo. De Nezahualcóyotl y Del. V. Carranza]	14.77	Oriente - Poniente
7	Vía José López Portillo (casi con la intersección con Av. Miguel Hidalgo) – Av. De las Alamedas [Mpos. De Tultitlán y Coacalco]	14.44	Oriente - Poniente
91681	LA	14.31	
8	Av. México Pachuca – Vía José María Morelos – Carr. México Laredo [Mpo. De Ecatepec]	14.23	Norte - Sur
9	Carretera a Teoloyucan – 20 de Noviembre – Av. 16 de Septiembre – Carr. Cuautitlán México – Av. La Quebrada – Av. Del Parque [Mpos. De Cuatitlán Izcall, Cuatitlán y Tultitlán]	14.07	Norte - Sur
10	Circuito Interior: Av. Río Consulado * – Paseo de las Jacarandas – Av. Instituto Técnico Industrial – Calz. Melchor Ocampo – Av. José Vasconcelos – Arq. Carlos Lazo [Delegs. G.A. Madero, Azcapotzalco, M. Hidalgoy Cuauhtémoc]	13.84	Norte – Sur y Oriente – Poniente (*)
11	Autopista México Querétaro – Blvd. Manuel A. Camacho (Periférico) – Circuito Educadores (Cd. Satélite) [Mpos. De Cuautitlán Izcalli y Tlalnepantla de Baz]	13.60	Norte – Sur
12	Av. Cuauhtémoc - Carretera a Oaxtepec [Delegs. Xochimilco y Milpa Alta]	13.42	Norte – Sur
91655	L5	13.37	
13	Eje 8 Sur. Calz. Ermita Iztapala (desde Eje 3 Oriente hasta Calz. Ignacio Zaragoza) [Del. Iztapalapa]	13.18	Oriente - Poniente
27	Autopista Peñón Texcoco [Mpo. De Texcoco]	13.18	Oriente - Poniente
14	Av. Morelos – Av. 16 de Septiembre – Calz. San Bartolo Naucalpan – Calz. México Tacuba – Av. Ribera San Cosme – Puente de Alvarado – Av. Hidalgo (hasta República de Argentina) [Delegs. M. Hidalgo y Cuauhtémoc]	12.92	Oriente - Poniente
15	Eje 8 Sur. Calz. Ermita Iztapala (desde Eje 3 Oriente hasta Calz. Ignacio Zaragoza) [Del. Iztapalapa]	12.71	Oriente - Poniente
16	Blvd. Manuel Ávila Camacho (área de Ciudad Satélite) – F.C. de Cuernavaca [Mpo. De Naucalpan de Júarez y Del. M. Hidalgo]	12.68	Norte – Sur
17	Calle Pípila - Autopista México Puebla [Mpos. De Valle de Chalco Solidaridad y Chalco]	12.59	Oriente - Poniente
91672	L9	12.31	
91705	LTL	12.29	
18	Calz. Ignacio Zaragoza [Delegs. V. Carranza, Iztacalco e Iztapalapa]	12.04	Oriente - Poniente
19	Av. Cuahutémoc - Carr. México Puebla [Mpo. De Ixtapaluca]	11.95	Oriente - Poniente
20	Carr. México Pachuca (cruce Carr. Lechería - Texcoco) - Aut. México Pachuca [Mpo. De Ecatepec]	11.84	Norte – Sur
21	Av. Miguel Hidalgo – Av. De las Granjas – Eje 3 Norte Av. Cuitlahuac – Calz. Gral. Mariano Escobedo [Mpo. De Tlalnepantla de Baz y Delegs. Azcapotzalco y M. Hidalgo]	11.67	Norte - Sur
91657	L6	11.60	
23	Carr. México Lechería – Carr. a Texcoco Lechería – Carr. Lechería Los Reyes [Mpos. De Tezoyuca, Atenco y Texcoco]	11.40	Norte - Sur

La nomenclatura de las líneas corresponde a la asignada por la cartografía vectorial del INEGI (2002a; 2002b) y se nombran en este Cuadro a partir del norte si su dirección es norte – sur y del poniente si su dirección es oriente – poniente. La longitud que se indica en cada línea del cuadro corresponde a la calculada por el Sistema de Información Geográfica (SIG) empleado después de haberse realizado la agregación de líneas con Mindwalk (Figueiredo, 2005), para mas detalles respecto a esto ver el Anexo 1. Las líneas cuyas celdas están sombreadas en gris son líneas de la red del Metro y en la nomenclatura se indica la línea que corresponde. Fuente: Elaboración propia

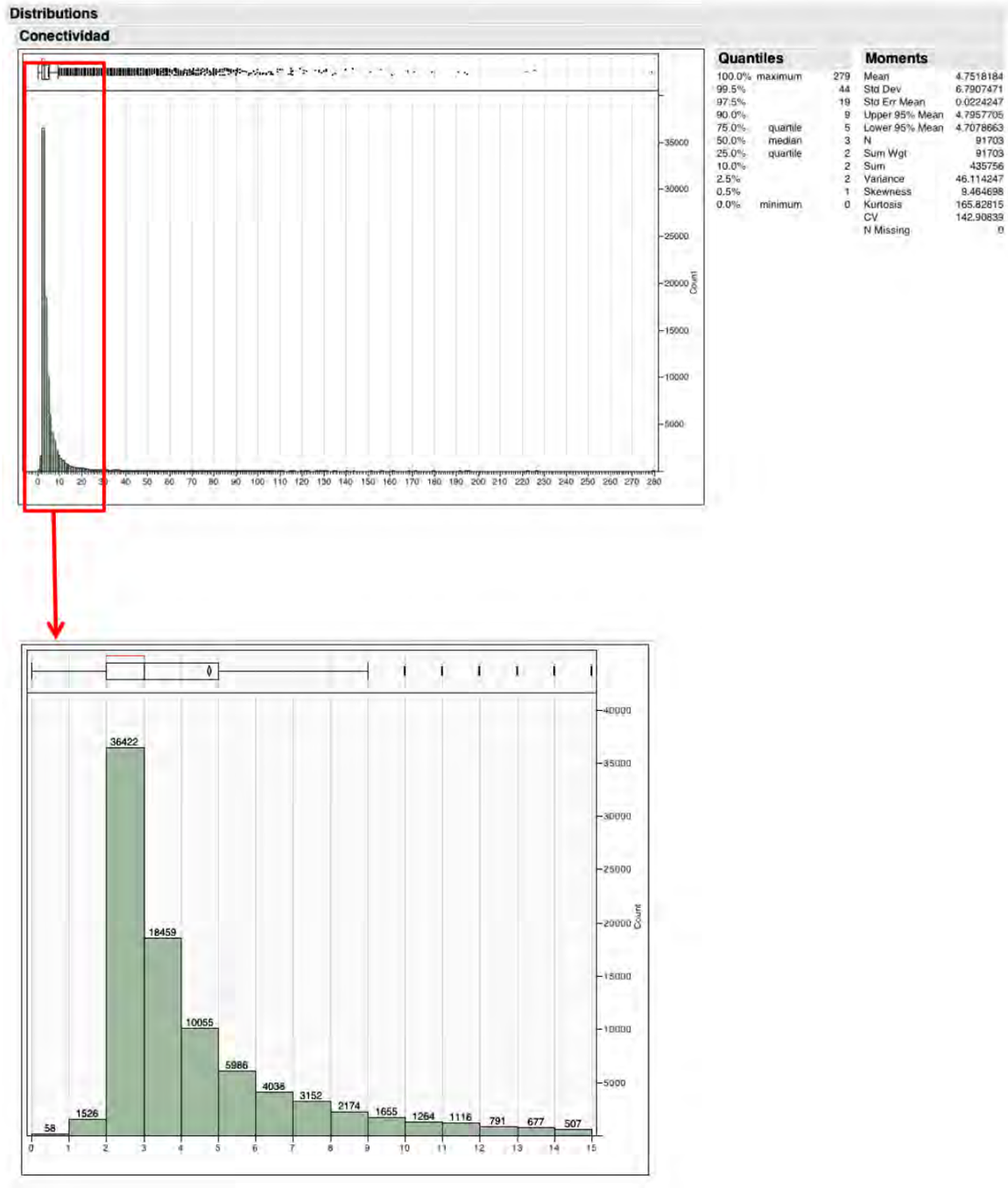
Conectividad

Según Dupuy y Alexander (en Salingaros, 2005: 148) la vida de una ciudad depende del tipo y número de conexiones entre los diferentes espacios dentro de la ciudad, lo que facilita la interacción entre individuos. Es por eso que para que una ciudad funcione de una manera adecuada es necesario que existan diferentes "rutas" de conexión entre diferentes nodos de la red, ya que de no ser así se corre el peligro que la única ruta se sature e incluso colapse (ibid: 23).

La conectividad de una línea se determina a partir del número de líneas que se intersectan directamente con ésta. Mientras que la longitud de línea es una propiedad independiente de cada una de éstas, la conectividad es una propiedad que muestra la manera en que ésta se relaciona con otras y con toda la red.

El Mapa 8 y la Figura 4.11 muestran la conectividad de la estructura vial de la ciudad de México. En el mapa, la conectividad se clasificó en 6 intervalos y se les asignó un color que permitiera diferenciarlos fácilmente en el mapa: intervalo de 1 a 10 conexiones, color azul oscuro; intervalo de 10 a 50 color cyan; intervalo de 50 a 75 color verde; intervalo de 75 a 100, color amarillo; intervalo de 100 a 126, color naranja; e intervalo de 126 a 280, color rojo.

Figura 4.11. Distribución de las líneas del AUCM por su conectividad.



Fuente: Elaboración propia

Lo primero que podemos observar es que la ciudad esta construida a partir de muchas calles con pocas conexiones (el 90% de las líneas tiene menos de 9 conexiones) y muy pocas líneas con muchas conexiones (59 líneas con 100 o más conexiones).

El recuadro inferior de la Figura 4.11 muestra con mayor detalle el primer intervalo (entre 1 y 10 conexiones), con el fin de poder entender cómo es que la ciudad se ha construido. Los intervalos que destacan en esta ocasión son tres: 36,422 líneas con 2 conexiones (aproximadamente el 40% del total de las líneas de la red), 3 conexiones (equivalente a la mediana) con 18,459 (20% del total de la red) y entre 5 y 10 conexiones con 17,005 (18.5% de todas las líneas).

La línea con mayor número de conexiones corresponde a Av. Chimalhaucán en Ciudad Neza (Municipio de Nezahualcóyotl) con 279, y 14 de las 25 líneas más conectadas (en color rojo) están localizadas en los municipios de Ecatepec y Nezahualcóyotl principalmente, lo cual coincide con la observación hecha respecto a la densidad de calles en esas entidades; además solamente 4 de estas 25 corren en dirección Norte – Sur, lo cual podría sugerir que la estructura urbana tiende a intensificarse en la otra dirección: oriente - poniente. En el Distrito Federal están 11 de las líneas más conectadas, de las cuales 6 son ejes viales, lo cual habla de la relevancia que tienen para la estructura vial sin embargo y como se mencionó anteriormente, todos son dirección oriente – poniente.

Respecto a las vialidades mas importantes de la ciudad podemos diferenciar dos tipos para ver su grado de conectividad e importancia en la Ciudad de México: los accesos a la ciudad y las vialidades primarias sin embargo, en ambos casos se presenta la posibilidad de volverse las únicas rutas para conectarse con otras zonas de la ciudad, y por lo tanto estar saturadas la mayor parte del tiempo.

En el primer caso, de las cinco autopistas que sirven de acceso al AUCM, tres aparecen con niveles altos de conectividad: la Autopista México Pachuca (al noreste del AUCM), la Autopista México Querétaro (al noroeste) y al sureste la Autopista México Puebla, lo cual puede ser atribuible a las características físicas de éstas: las tres básicamente son líneas muy largas, además del hecho que la gran parte de la expansión urbana (hasta ese momento) se dio a lo largo de estas vialidades.

En el caso de las vialidades primarias, como se mencionó en la sección anterior, la mayoría de éstas aparecen seccionadas, por lo que el número de conexiones varía mucho, pero la mayoría

se encuentra en los intervalos 4 y 5 (de 50 – 75 y de 10 - 50 respectivamente), sin embargo destaca el tramo de Circuito Interior (ID 10) como la segunda línea mas conectada de la ciudad. De las líneas que aparecen dentro del segundo intervalo (entre 100 y 126 conexiones) sobresalen: la Calzada I. Zaragoza (ID 18), el Anillo Periférico en su tramo desde la Autopista México Querétaro hasta Ciudad Satélite (ID 11); el tramo de Circuito Interior (ID 171) desde el Eje 3 Oriente hasta casi la Calz. I. Zaragoza; la Avenida de los Insurgentes (ID 83) desde Viaducto M. Alemán hasta Eje 10 Sur; el Eje 8 Sur (ID 109) desde Av. Insurgentes hasta el Eje 2 Oriente; la Calle Simón Bolívar (ID 62) en su totalidad; y finalmente un tramo de la Av. José López Portillo (ID 7) en los municipios de Tultitlán y Coacalco del Estado de México.

En otras vialidades primarias también segmentadas, como Av. Paseo de la Reforma y Av. de los Insurgentes, depende del segmento observado el número de conexiones que éste tenga, pero en general están todos los tramos dentro de los dos últimos intervalos, es decir, tienen entre 1 y 50 conexiones por segmento.

Además, se examinó la posibilidad de alguna relación entre el grado de conectividad y la longitud de las líneas, para lo que se hicieron algunos cálculos sencillos. En el Cuadro 4.2 se puede observar que, respecto al número de líneas, las de 2 y 3 conexiones son las de mayor número, aproximadamente el 60% (54,527) del total de las líneas (91,224), por lo que podemos volver a hablar de una estructura muy poco conectada, lo cual dificulta la movilidad de los habitantes porque para llegar de un lugar a otro (incluso a nivel barrial) será necesario cambiar continuamente de dirección.

Por otra parte, observando la cuarta columna del Cuadro 4.2 (longitud máxima), observamos que la longitud máxima de las líneas con 1, 2 y 3 conexiones es menor de 3 kilómetros (aproximadamente), lo cual nos habla de que posiblemente tengan un carácter barrial (del que se hizo referencia en la sección anterior) pero mal conectado. La última columna del mismo cuadro muestra que las líneas con menos de 10 conexiones son también, en promedio, menor a los 500 metros de largo, mientras que aquellas líneas que tiene 10 o más conexiones son superiores a 1 kilómetro de largo. A partir de ambas observaciones (longitud máxima y media), podemos reafirmar el hecho de que la ciudad de México es una ciudad con una estructura discontinua y fragmentada, es decir que esta compuesta por pequeñas redes que se unen a partir de líneas largas (las mayores de 3 kilómetros).

Cuadro 4.2 Relación entre conectividad y longitud de las líneas

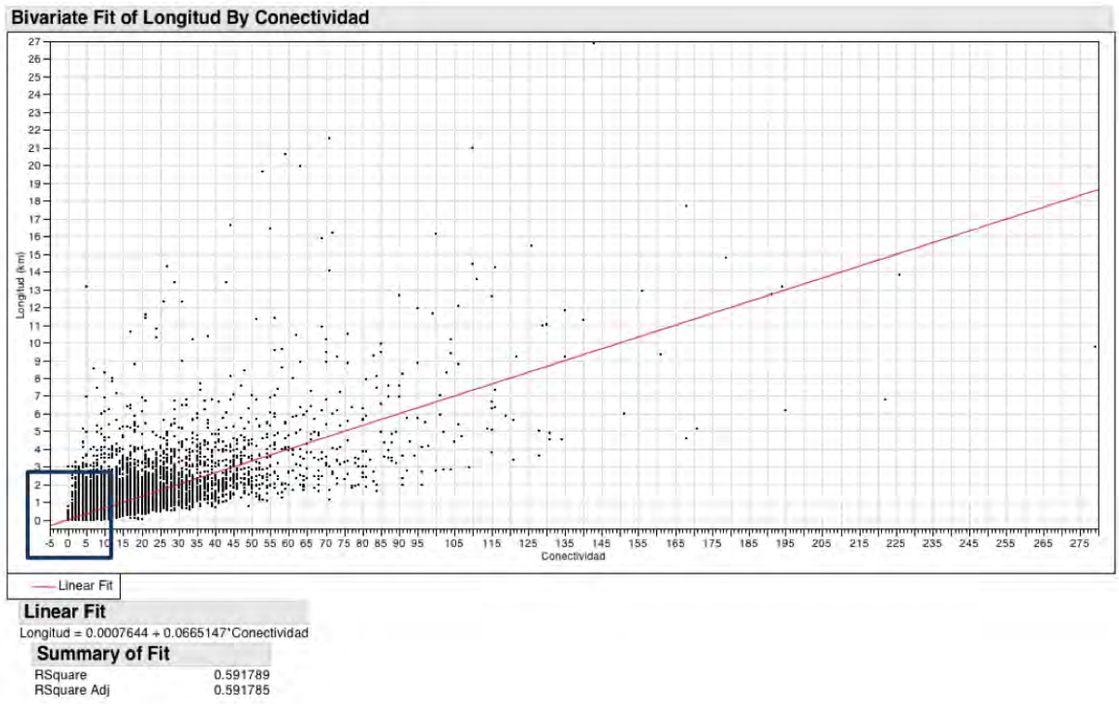
Conexiones	Número de líneas	Longitud Mín (km)*	Longitud Max (km)	Media de longitud (km)
1	1,498	0.005 (a)	3.001	0.149
2	36,150	0.005 (b)	3.246	0.113
3	18,337	0.005 (c)	3.034	0.182
4	10,049	0.005 (d)	5.165	0.272
5 a 10	17,001	0.005 (e)	13.184	0.453
10 a 50	7,833	0.054	16.599	1.190
50 a 75	218	1.087	21.516	4.279
75 a 100	79	1.602	12.678	4.727
100 a 126	33	2.809	20.974	11.364
126 a 280	26	3.645	26.852	5.112

** La líneas con menor longitud a 5 metros no fueron consideradas, ya que éstas generalmente representan camellones o alguna otra parte del equipamiento urbano que no es un lote habitable. En total se descartaron 432 líneas, la distribución de éstas es: (a) 28 líneas, (b) 272 líneas, (c) 122 líneas, (d) 6 líneas y (e) 4 líneas. Fuente: Elaboración propia*

Para ver mas a detalle si hay una correlación entre conectividad y longitud se graficaron éstos en un diagrama de dispersión (Figura 4.12). Lo primero que se observó fue que el número de las líneas con 10 o menos conexiones (por ser donde hay la mayor concentración de líneas) cuya longitud es menor a los 2.5 kilómetros representan el 91% (82,948) del total de líneas que conforman la estructura vial de la ciudad de México. Este resultado se confirma observando el valor del coeficiente de correlación entre la conectividad y la longitud de las líneas (R^2= 0.5918), y precisa lo que se ha venido diciendo de la ciudad desde el análisis visual de la ciudad: la ciudad esta compuesta por muchas retículas de diferentes tamaños, pero ahora sabemos que en su mayoría son retículas con líneas cortas (menores a 2.5 kilómetros) y con un grado de conectividad muy bajo[90]. Así se demuestra que la ciudad de México esta construida en una red fragmentada y discontinua, donde cada zona creció y se consolidó, de manera planeada o informal, independientemente de sus vecinos (Delgado et al., 2003: 60), lo cual nos habla de cierta "fragilidad" de la red, ya que al no haber cierto grado de redundancia, es posible que las principales líneas de conexión (como lo son en este caso las vialidades primarias) se saturen de vehículos y colapsen, además que esto puede producir que ciertas formas de transporte (especialmente el no motorizado) se eliminen (Salingaros, 2005: 23).

[90] Mientras mayor es el número de conexiones, menor el número de líneas, por ejemplo, las líneas con 2 conexiones son 36,417, la que tienen 5 conexiones son 5,977 y con 9 conexiones solamente son 1,638.

Figura 4.12. Conectividad de la red vial de la Ciudad de México



El recuadro señala las líneas con 10 o menos conexiones cuya longitud es menor a los 2.5 kilómetros. Fuente: Elaboración propia

El Metro merece una mención especial no por el número de conexiones que pueda tener cada línea (éstas se encuentran en el cuarto y quinto intervalo de conectividad -Cuadro 4.3-), sino por cómo funciona en la escala metropolitana.

Cuadro 4.3. La conectividad de la red del Metro

Línea	Número de conexiones	Longitud (km)
1	72	16.184
2	53	19.663
3	59	20.626
4	18	8.773
5	29	13.372
6	21	11.597
7	44	16.599
8	55	16.448
9	31	12.313
A	27	14.306
B	63	19.979
TL	26	12.290

El número de conexiones no corresponde al número de estaciones que cada línea tiene, sino corresponde al acumulado de número de accesos a cada estación (por ejemplo, en la línea 2 en las estaciones que están localizadas a lo largo de la Calz. De Tlalpan, cada una tiene dos accesos) y a las correspondencias (o conexiones) con otras líneas. Fuente: Elaboración propia

Por un lado, al utilizar la red, el usuario no "percibe" las estaciones intermedias a su destino, como conexiones, sino entiende el viaje como uno solo desde su origen hasta que llega a la estación destino, es decir solo hubo una conexión; en caso de tener que hacer una transferencia entre líneas, la estación de transferencia es entendida como una conexión, por lo que el número de conexiones en su mente son 2 (o más en el caso de que tenga que cambiar mas de una vez de línea): la estación de transferencia y la estación destino. Es así como la distancia real "se elimina" de la percepción del usuario, por lo que un viaje puede ser corto o largo en términos reales, pero en términos de conexiones en la red será solamente de una o dos conexiones[91].

Por el otro lado, cada estación se tiene que entender como un centro de transferencia modal (aún cuando no este diseñado como tal) ya que permite que los usuarios puedan conectarse con otras partes de la ciudad que carecen de un acceso directo o cercano a la red del Metro[92], ya que un porcentaje elevado de los viajes metropolitanos se llevan a cabo utilizando dos o mas modos

[91] Esto se acentúa aún mas por el hecho de que no existe un costo adicional por hacer las transferencias entre líneas, a excepción de la Línea A con las otras tres correspondencias en la estación Pantitlán y el Tren Ligero en su correspondencia con la línea 2 en la estación Taxqueña.

[92] La conexión sucede de varias maneras: una es a partir de paradas (formales e informales) del transporte colectivo, autobuses de ruta o taxis en o muy cerca de los accesos a las estaciones; otra es con las "bases" o "sitios" (de transporte colectivo y taxis respectivamente) adyacentes a las estaciones; una tercera es en espacios inmediatos a las estaciones, diseñados y construidos para facilitar el transbordo de un modo a otro conocidos como CETRAM (Centro de Transferencia Modal), los cuales son las terminales de ruta del transporte colectivo o autobuses

de transporte, de los cuales generalmente uno de ellos es el Metro (Eibenschutz Hartman et al., 2006: 104).

Longitud de "frente de cuadra"

La longitud de las cuadras tiene un relación directa tanto con los usos de suelo como con los patrones de movimiento en las ciudades, e incluso al valor del suelo (como se vio en el Capítulo I de esta investigación). Es así que por ejemplo, para poder desarrollar sus actividades la industria ocupa grandes áreas del territorio cercana a cierta infraestructura vial (necesaria para proveer y distribuir sus productos), por lo que generalmente se ubican, de manera individual o dentro de parques industriales, cerca de la periferia de las ciudades. Otro ejemplo de cuadras grandes son los grandes conjuntos habitacionales cerrados (de cualquier nivel socioeconómico)[93].

En el estudio realizado por Siksna (1997) se identificaron tres longitudes de frente de cuadra (para ciudades australianas y americanas) que están fuertemente ligadas al tipo de movimiento y usos de suelo e incluso con cambios en la traza urbana (Cuadro 4.4). Las áreas con cuadras pequeñas (entre 60 y 70 metros de frente) tienden a presentar elevados niveles de movimiento peatonal dentro de redes de circulación muy finas, que por su alto número de conexiones, es posible cambiar de dirección mas seguido, cuestión que es generalmente aprovechada por el comercio; además tienden a permanecer casi sin alteraciones (adiciones de pasajes, calles o callejones). Las áreas con "frentes de cuadra" entre 80 y 100 metros (red secundaria) también presentan niveles elevados de movimiento, pero en esta ocasión de los dos tipos: vehicular y peatonal. Las cuadras con frentes mayores a los 200 metros no son aptas para el movimiento peatonal, por lo que tienden a ser modificadas (añadiendo pequeñas calles intermedias) a lo largo del tiempo.

[93] Para poder obtener el máximo de las ganancias, los desarrolladores inmobiliarios compran el suelo a un precio muy bajo, el cual generalmente se encuentra en la periferia de la ciudad.

Cuadro 4.4. Relación entre longitud de "frente de cuadra", tipo de flujos predominantes y su tendencia a ser modificado

Longitud de "frente de cuadra" (m)	**Tipo de flujo predominante**	**Tendencia al cambio**
60 – 100	Peatonal	No
100 - 200	Peatonal y Vehicular	No
Mayor a 200	Vehicular	Sí

Fuente: Elaboración propia a partir de Siksna (1997)

Respecto al área ocupada por cada cuadra, observó que las cuadras pequeñas o medianas (entre 3,600 y 20,000 m^2) tienden a funcionar mejor en los centros de las ciudades estudiadas, mientras que las cuadras grandes (mayores a los veinte mil metros cuadrados) se modificarán con el paso del tiempo para llegar al tamaño óptimo para la zona

También observó que la forma de las cuadras optimiza el área ocupada por predios o por circulación (o calles): la cuadras rectangulares tienen más área de desplante y menos área de circulación, mientras que las cuadras cuadradas tienden a equilibrar entre el área ocupada y la de circulación.

En lo que respecta a la ciudad de México, a lo largo del tiempo se ha buscado conservar su traza colonial basada en la Cédula Real de Felipe II, la cual determinaba la localización de los principales edificios (iglesia, ayuntamiento y mercado) alrededor de la plaza principal con una traza ortogonal. No obstante su desarrollo ha sido a lo largo de las principales vialidades o carreteras que la comunican con otras ciudades (Cuernavaca, Pachuca, Puebla, Querétaro y Toluca). Una característica del crecimiento de la ciudad es que, aún cuando hay variaciones de tamaño, densidad y tipos de usos de suelo, su trazo es en su mayoría ortogonal y considerando las vialidades principales más cercanas para alinearse y organizar su traza (Cymet en Ortiz Chao, 2008: 3).

Un cálculo sencillo que nos puede dar una idea cercana a los reales "frente de cuadra" es la relación entre la longitud de las líneas y la conectividad de cada línea.

Para este investigación, el cálculo se hizo empleando la siguiente ecuación:

$$F = \frac{L}{C-1} \qquad \text{(Ecuación 4.1)}$$

donde *F* es el frente de cuadra, *L* la longitud de la línea y *C* es el número de conexiones de cada línea. En caso de que *C*=1 se considerará solamente la longitud de la línea (Desyllas, 1999).

El mapa con las diferentes longitudes de "frentes de cuadra" (Mapa 9) emplea una gradiente de colores similar al de la longitud de las líneas, pero en este caso los colores cálidos (rojo, naranja y amarillo) representan los intervalos con los "frentes de cuadra" mas pequeños, mientras que los intervalos con colores fríos (azules) son aquellos que tienen los "frentes de cuadra" mas largos. A simple vista, se puede observar la ciudad de México en tonos amarillo y verde, lo que significa que la mayoría de los "frentes de cuadra" miden entre 25 y 100 metros.

La Figura 4.13 muestra el histograma con la distribución de frecuencias de los "frente de cuadra". Corroborando lo observado en el Mapa 10, el tamaño de la mayoría de las cuadras es pequeño (entre 20 y 100 metros), siendo la mediana de 76 metros, lo cual nos habla de manzanas relativamente pequeñas, idea que se refuerza al observar que el 90% de los "frentes de cuadra" son menores a los 186 metros.

Por el otro lado, las cuadras de mayores dimensiones (mayores a 300 metros y menores a un kilómetro, en color azul claro) están localizados en la periferia del AUCM[94]; las líneas donde los frentes de cuadra son mayores a un kilómetro (que son menos del 0.5% del total de líneas) son las carreteras que unen los diferentes poblados o a la ciudad con otras ciudades.

Si comparamos esta observación con los resultados de Siksna y los observados en la secciones anteriores, podemos ver:

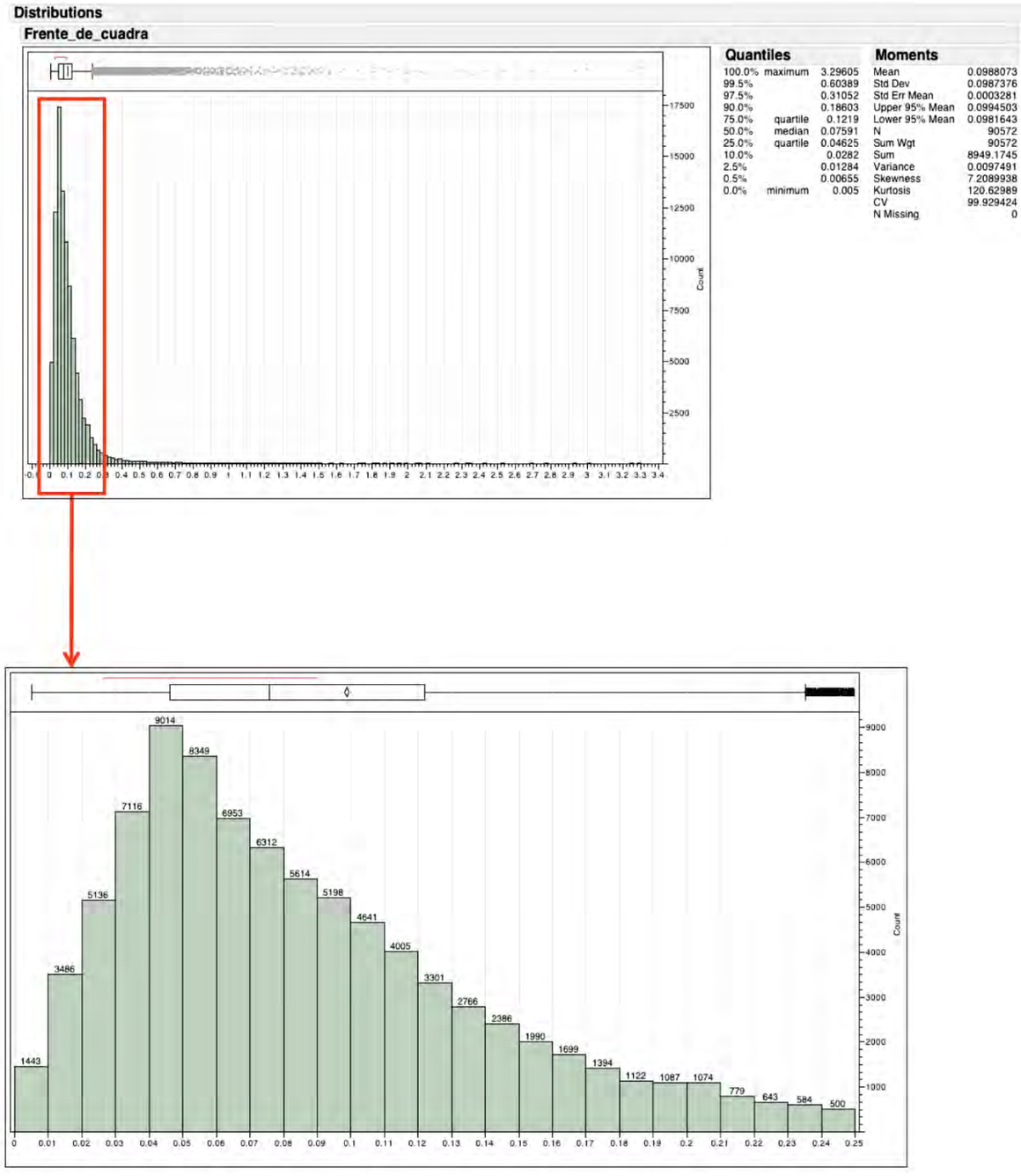
a) El 46% de los "frentes de cuadra" de la ciudad, cuyas dimensiones son entre los 5 y los 70 metros, permiten el movimiento peatonal, incrementando la posibilidad de encuentros y contacto entre los habitantes. El siguiente intervalo, de entre los 70 y 200 metros, representa otro 46% de los "frentes de cuadra", en este caso estas dimensiones se relacionan con patrones de movimiento mixtos: peatonal y vehicular. El 8 % restante (los mayores a 200 metros) son "frentes de cuadra" cuyo flujo esta fuertemente relacionado con los desplazamientos vehiculares (Siksna, 1997: 25).
b) Que el mayor porcentaje de "frentes de cuadra" sea menor a los 200 metros reafirma la idea que la ciudad ha crecido a partir de una concepción totalmente local (o de barrio).

[94] Dentro de este intervalo esta toda la red del Metro, la cual se descarta por ser líneas de conexión entre áreas y por lo tanto, no hay ningún tipo de actividad económica dentro de las líneas (además de los pocos comercios establecidos dentro de las estaciones).

c) A partir del hecho que la mayoría de los “frentes de cuadra” son menores de 200 metros, entonces podemos estimar que el área de las cuadras es menor a los veinte mil metros cuadrados. Según Siksna las cuadras con estas dimensiones no sufren cambios sustantivos en su morfología, como podemos ver en el cálculo hecho para la ciudad central (una de las tres zonas de la ciudad mostradas en la Figura 4.8 de la sección “Descripción visual de la ciudad”).

d) La forma rectangular de las cuadras (que son la mayoría de los casos, como se puede ver también en la Figura 4.8) hace que se aproveche más el espacio urbano en áreas útiles en comparación con la superficie de circulación, lo cual habla de cierto grado de intensificación de la red.

Figura 4.13. Longitud de frente de cuadra del AUCM



Los frentes de cuadra menores a 5 metros se descartaron de esta distribución porque estos representan camellones o algún tipo de infraestructura vial que no son lotes. Fuente: Elaboración propia.

CAPÍTULO V. La accesibilidad de la ciudad de México usando *Space Syntax*

¿Existe una correspondencia entre la organización espacial de las actividades y los niveles de accesibilidad de la estructura vial de la ciudad de México? ¿Es posible hacer un diagnóstico del potencial de desarrollo de la ciudad a partir solamente de su estructura vial?

En este capítulo se analizarán los niveles de accesibilidad de la ciudad de México a partir de su red vial, utilizando el modelo *Space Syntax*. Este forma de analizar la ciudad permite identificar el potencial de desarrollo urbano y movimiento que tiene cada calle (o línea) y por lo tanto, constituye una referencia para una planeación integral de la ciudad.

Hasta 1998 no se conocían documentos que analizaran "los impactos en el desarrollo urbano de los distintos lineamientos establecidos para la planeación, proyectos y programaciones de obras de infraestructura del transporte, de las diferentes dependencias involucradas en la ZMVM" (Comisión Metropolitana de Asentamientos Humanos, 1998: 111). Tampoco había "algún indicador de la cantidad relativa de infraestructura y los servicios de transporte que facilitan los viajes (accesibilidad "ex ante")" (Islas Rivera, 2000: 91) razón por lo cual esta investigación es relevante.

De esta manera, se presenta el diagnóstico a dos escalas: la metropolitana y la local, ya que cada uno evidencia procesos urbanos y tipos de movimiento particulares de la escala de análisis, por ejemplo, en la escala metropolitana es importante saber el potencial de la red para la localización de ciertos sectores económicos como la industria o los servicios (como oficinas o fuentes de empleo) empleando modos de transporte que faciliten a los habitantes alcanzar estas oportunidades.

Los resultados de este análisis se compararon con el diagnóstico y propuestas de dos programas de desarrollo urbano para la ciudad, con el fin de ver si había las condiciones físicas necesarias para alcanzar los objetivos trazados por las autoridades para el desarrollo de la ciudad.

Los resultados presentados muestran la capacidad de la herramienta para analizar la ciudad a un nivel territorial, pero como muchos modelos, será necesario complementar este análisis con mas información (como usos de suelo, densidades de ocupación de suelo, aforos peatonales y

vehiculares y características socio-económicas de la población) para poder hacer el diagnóstico mucho más completo y preciso de la ciudad de México.

Sin embargo, el objetivo principal de este análisis es presentar el concepto de la accesibilidad como un instrumento capaz de articular la planeación de los usos de suelo y el transporte, utilizando la red vial como organizadora del territorio.

Los objetivos del análisis de accesibilidad

Teniendo en cuenta que el concepto de la accesibilidad en una ciudad permite entender el vínculo entre los usos de suelo y el transporte, medirla nos ayudará a entender cómo es que la ciudad de México se estructura a partir de sus vialidades, revelando el potencial que tiene la estructura urbana para que los habitantes de la ciudad de México organicen espacialmente las actividades que en ella desarrollan.

El análisis de accesibilidad para la Ciudad de México que se presenta en esta sección se hizo a partir de las siguientes consideraciones (las cuales están determinadas por los objetivos de esta investigación):

1. Se estudió la ciudad de México en el año 2000, tomando en consideración tanto la red de transporte, la cual incluye la estructura vial y la red del Metro[95] ,
2. El modelo que se empleó para medir la accesibilidad fue *Space Syntax* y particularmente el método de líneas continuas desarrollado Figueiredo y Amorim (2004),
3. Con el fin de observar la influencia que tiene la red vial en la organización espacial de las actividades de la ciudad de México, ésta se estudió a dos escalas diferentes: la metropolitana y la local,
4. En cualquiera de las dos escalas estudiadas, es importante tener presente que al hablar de las líneas con altos niveles de accesibilidad, implícitamente se estará haciendo referencia a: el tipo de ocupación del suelo, es decir a que las actividades que se establezcan ahí, serán aquellos que se benefician con el movimiento y el contacto directo con los habitantes (o posibles clientes); y al aprovechamiento económico del mismo, es decir a que la tasa de densidad poblacional (residentes o empleos) sea elevada (Hillier, 1996b).

[95] El Anexo A describe con precisión la metodología empleada para la elaboración del mapa de líneas continuas del área de estudio.

Como se vio en el capítulo anterior, resulta indispensable incluir la red del Metro por ser el único sistema de transporte de alta capacidad que permite que millones de habitantes de la ciudad puedan desplazarse de una manera rápida y económica en la ciudad; además, desde su planeación, este transporte ha sido considerado como un elemento clave para el desarrollo urbano de las áreas colindante a sus estaciones, tal y como lo plantean los Programas Maestros del Metro de 1980 y 1985 (en Islas Rivera, 2000: 288) y los programas de desarrollo de la ciudad de México (Comisión Metropolitana de Asentamientos Humanos, 1998; Departamento del Distrito Federal, 1985).

Antes de iniciar el análisis, recordemos algunos conceptos fundamentales:

La profundidad es la distancia topológica mas corta entre dos líneas de la red, es decir que si seleccionamos una línea como origen y otra como destino, existe muchas posibilidades o rutas para alcanzarla, pero la que implica menos pasos esa será considerada la profundidad, cuantificándose de acuerdo el número de líneas que se tuvieron que emplear para llegar al destino. Es esta medida la que, al limitarla, permitirá analizar la accesibilidad de cualquier estructura a la escala deseada, por ejemplo se usan 2 pasos para estudiar la accesibilidad local, ya que es el número mínimo de líneas necesarias para crear un circuito; mientras que para la accesibilidad global (RN) se hace el cálculo considerando la profundidad total de cada línea.

Por esto se considera que la línea mas accesible es la menos profunda de todo el sistema, es decir, la línea desde la cual se puede llegar a cualquier otra línea del sistema con el menor número de pasos. Y el mapa donde se muestran los niveles de accesibilidad representa los valores calculados de una manera grafica empleando una gradiente cromática donde el rojo representa las líneas más accesibles y el azul oscuro las menos accesibles.

Read (1997: 36.04) señala, en su estudio de ciudades holandesas, cómo la profundidad se ve afectada por la longitud de las líneas de la red, especialmente por las líneas mas largas y su distribución en el sistema, lo cual también se espera que suceda en el caso de la Ciudad de México, pero en sentido inverso, debido a la configuración de su estructura vial: aglomerado de retículas con líneas cortas y pocas conexiones, con diferentes tamaños y densidades alineadas a vialidades principales.

Se realizaron análisis con diferentes radios (2, 3, 4, 5, 9 -radio *R*- y N), sin embargo se observó que los radios 3 y N eran los mas adecuados para el análisis local y global respectivamente y así, cumplir con los objetivos de la investigación.

Inteligibilidad y sinergia

Como se vio en el Capítulo III, dos de las mediciones que prueban cómo es que la accesibilidad vincula los usos del suelo con la red de transporte son la inteligibilidad (o legibilidad) y la sinergia. Ambas medidas están directamente ligadas a las propiedades configuracionales de la ciudad (vista como una red) y que también son indicadores de la manera en que sus habitantes entienden (y viven) el sistema espacial en el que se encuentran.

La inteligibilidad esta asociada con la manera en que los habitantes se mueven, siendo resultado de la relación entre la conectividad de la red y los niveles de accesibilidad, mientras que la sinergia es un indicador de la articulación y correspondencia entre las escalas (y sus correspondientes niveles de accesibilidad) en las que se vive la ciudad.

En las secciones anteriores de este capítulo, se ha descrito a la ciudad de México como un acumulado de retículas de diferentes tamaños y densidades organizadas a lo largo de las vialidades principales, donde éstas no tienen ni continuidad a lo largo de la ciudad ni la conectividad adecuada. En lo siguientes párrafos se describirá la ciudad de México bajo estas dos mediciones para ver cómo es que su discontinuidad y poca conectividad afectan la manera en que los habitantes entienden, se mueven y viven la ciudad.

Inteligibilidad

Entender cómo una ciudad esta organizada físicamente resulta necesario para que sus habitantes puedan moverse a lo largo y ancho de ésta de una manera fácil, es decir, deben de poder tener una imagen mental clara de cómo y por donde moverse para llegar a su destino o por dónde es mas sencillo llegar (a partir de su localización actual). Debido a que una ciudad ni puede ser vista ni vivida en su totalidad en un solo momento, es necesario que los habitantes se muevan alrededor de ella para entenderla, lo cual hace que se vaya construyendo una imagen mental de toda la

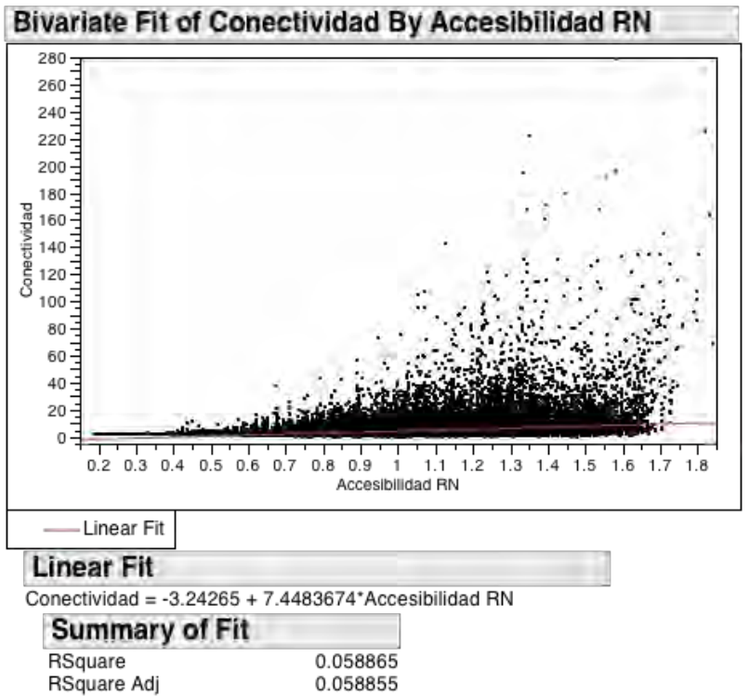
ciudad a partir de cada una de las partes que viven o experimentan, a este proceso se le denomina inteligibilidad (o legibilidad) de un sistema espacial (Hillier, 1996b: 94).

Para esto es fundamental entender la importancia de la configuración espacial de cada elemento que conforma el sistema, observando el grado de conectividad de cada uno y su relación con el resto del sistema además del nivel o grado de accesibilidad (calculado con *Space Syntax*). De esta manera, un sistema espacial legible es aquel que esta bien conectado y es muy accesible (desde cualquiera de sus puntos), mientras que un sistema no legible es donde el habitante no entiende cómo la configuración y las conexiones puedan confundir al habitante respecto a su localización (ibid).

El grado de inteligibilidad de un sistema espacial se calcula haciendo una correlación entre la conectividad y la accesibilidad global y observando si el valor del coeficiente de regresión lineal (R^2) es significativo. Para el caso de la ciudad de México, esta propiedad resulta tener un valor muy bajo (R^2=0.0588 –Figura 5.1-), lo cual es resultado de la forma en que la trama de la ciudad esta organizada: retículas de diferentes tamaños y densidades, compuestas por líneas muy cortas con muy pocas conexiones.

El hecho de que el valor de inteligibilidad sea tan bajo indica que para un individuo resulta sumamente difícil construir una imagen global de la ciudad de México a partir de las partes que puede ver o en las que puede moverse.

Figura 5.1. Inteligibilidad de la ciudad de México



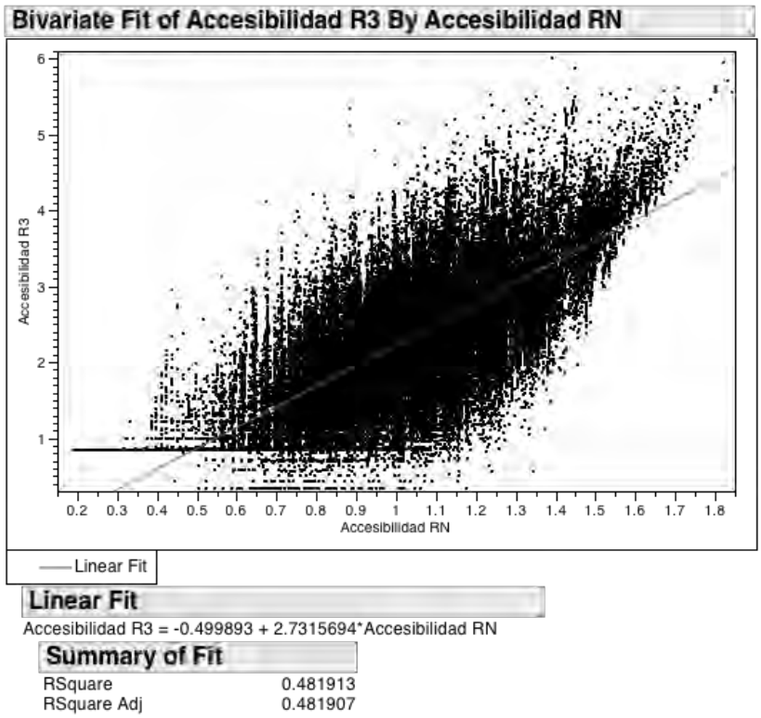
Fuente: Elaboración propia

Sinergia

La sinergia es la propiedad espacial que mide la relación o interfaz entre dos escalas de la ciudad: la global (en nuestro caso la metropolitana) y la local (o barrial). Es a partir de esta medida que podemos observar cómo áreas importantes a nivel local se relacionan físicamente (a partir de sus conexiones) con la estructura metropolitana (ibid: 127-130). El grado de sinergia de un sistema se calcula haciendo una correlación lineal entre la accesibilidad global y la local .

Para el caso de la ciudad de México, el valor de sinergia del sistema es de 0.4819 (Figura 5.2), lo cual nos sugiere que hay una relación aceptable entre ambas escalas, es decir que algunas de las líneas más accesibles a escala barrial también lo son a escala metropolitana, por lo que moverse de un barrio a otro probablemente no signifique para el habitante algo muy complejo (por la geometría de la traza), aún cuando entender el sistema por el que se mueve sí le resulta complicado. Esta relación será estudiada mas a detalle en la sección de análisis de accesibilidad local.

Figura 5.2. Sinergia en la ciudad de México



Fuente: Elaboración propia

Accesibilidad metropolitana

La accesibilidad metropolitana[96] manifiesta el grado de centralidad o cercanía de cada línea respecto a toda la estructura vial de la ciudad con la potencialidad que esto representa: mayores o menores proporciones de movimiento, tipo de ocupación del suelo y el aprovechamiento económico de éste.

A partir de los niveles de accesibilidad obtenidos para el AUCM, examinaremos su estructura urbana, primero de una manera formal y topológica, y posteriormente, se considerarán estos resultados en el contexto de la planeación y crecimiento de la ciudad y la organización de su territorio. La red del Metro recibirá especial atención porque, además de ser un medio que proporciona movilidad a sus habitantes, con ésta se buscaban integrar los programas de desarrollo

[96] En este documento se usará indistintamente los términos *accesibilidad metropolitana* y *accesibilidad global*, ya que en términos del modelo son lo mismo.

urbano y todo el transporte metropolitano (Comisión Metropolitana de Asentamientos Humanos, 1998; Departamento del Distrito Federal, 1982; Departamento del Distrito Federal, 1985).

El Mapa 10 nos muestra los niveles de accesibilidad global de toda la ciudad de México. En éste se observa cómo las líneas mas accesibles se concentran en el centro de la ciudad y se van conectando con otras de tal manera que cubren casi la totalidad de la estructura vial de las delegaciones llamadas centrales (Cuauhtémoc, V. Carranza, M. Hidalgo y B. Juárez), la cual concuerda con el patrón de *rueda deformada* encontrado en otros estudios que usaron *Space Syntax* y de lo cual se hablará mas extensamente en la siguiente sección. Al conjunto de líneas mas accesibles se le denominará *la ciudad accesible*.

Las líneas con niveles de accesibilidad intermedia (representadas en color amarillo claro y verde claro y oscuro) se extienden hacia las delegaciones Coyoacán, Iztapalapa, G.A. Madero, A. Obregón y los municipios colindantes de Ecatepec, La Paz, Naucalpan, Nezahualcóyotl, Tlalnepantla y otros municipios como Acolman, Coacalco, Cuatitlán Izcalli, Tecámac, Tultitlán; dirigiéndose hacia las cinco salidas de la ciudad (Querétaro, Pachuca, Puebla, Cuernavaca y Toluca).

Las zonas menos accesibles de la ciudad (representadas gráficamente en el mapa con la gama de azules) se encuentran en la periferia del AUCM, particularmente en dos áreas: al noroeste, en los municipios de Nicolás Romero y Tepozotlán; y al suroeste, en las delegaciones de Milpa Alta, y Xochimilco; aunque también existen pequeñas áreas en el interior del municipio de Ixtapaluca (muy cerca de la Autopista México-Puebla) y en las delegaciones Tlalpan y La Magdalena Contreras. Aún cuando el tamaño de las áreas poco accesibles es pequeño en comparación con el resto de la ciudad (el número de líneas que son: 3,884; lo cual representa un 4.23% del total de las líneas que componen la red), la relevancia que tiene ubicar éstas es identificar áreas urbanas en las que, solamente por las características físicas de la estructura vial, sus habitantes están segregados, independientemente de su condición socio-económica.

De acuerdo a lo propuesto en el principio de la economía del movimiento, las áreas con altos niveles de accesibilidad presentarían una alta concentración de comercios y servicios que requieran de la interacción con la gente, mientras que las zonas menos accesibles serían habitacionales o industriales.

Esto se puede confirmar observando estudios para la planeación de la ciudad con variables como el personal ocupado por sector, realizados para años cercanos al 2000 (Delgado, Ramírez et

al., 1997; Distrito Federal, 1987; Garza Villarreal, 2008; B. Ramírez, 1999, entre muchos), los cuales hablan de la transformación de la zona metropolitana: en el Distrito Federal se presentó una especialización y terciarización de sus actividades económicas. Otro estudio observó que la población de estratos medios y altos también se establecieron en estas zonas[97], mientras que en el Estado de México, el territorio se usó para la industria y asentamientos proletarios (Castelán Sanchez, 1994: 43; Ward, 2004: 145).

Respecto a los niveles de movimiento que se pueden dar en esta área y su correspondencia con el principio de la economía del movimiento, esto se confirma con las observaciones señaladas en el Programa de Ordenación de la Zona Metropolitana del Valle de México –POZMVM- (Comisión Metropolitana de Asentamientos Humanos, 1998: 142) acerca de los niveles de congestionamiento en la ciudad central, principalmente dentro del Circuito Interior.

Lo mismo sucede con las 12 líneas del Metro (aún cuando algunas han sido consideradas como subutilizadas), todas son parte de la *ciudad accesible*, lo cual en cierta manera explicaría la gran demanda que tiene este modo de transporte (además del ahorro en tiempo y costo que representa para los usuarios).

Siguiendo con el análisis de las vialidades, destacan algunas vialidades con un alto nivel de accesibilidad que no inician en el núcleo, sino sirven de conectores entre diferentes áreas, dos al norte y dos al sur. Alguna parte de esta infraestructura vial se construyó entre los años 1950 y 1980, cuando la ciudad registró los mayores volúmenes de migración hacia ésta, por lo que presentó un gran crecimiento hacia la periferia de la ciudad, principalmente hacia los municipios contiguos del Estado de México[98] (ver Figura 4.1). Para poder comunicar estos nuevos asentamientos, se construyeron vialidades que favorecieran la consolidación de metropolización de la ciudad (Garza Villarreal y Damián, 1991: 37) como el Anillo Periférico (1952), el Circuito Interior en los setenta, en 1978 en el Distrito Federal se inicia la construcción de los ejes viales[99] y algunas avenidas que comunican al Estado de México con el Distrito Federal (Vía Morelos, Vía

[97] Recordemos que la accesibilidad también puede ser un factor determinante del valor del suelo y por lo tanto, la renta del lugar, por lo que los beneficios que trae consigo una buena localización se compensa con los altos precios por concepto de renta

[98] Tlanepantla en 1950; Naucalpan, Chimalhuacán y Ecatepec en 1960; y para 1980 ya eran 17 municipios.

[99] Los Ejes viales son vialidades, dentro de los límites del Distrito Federal, utilizadas para el tránsito de todo tipo y tamaño de vehículos automotores; generalmente cuentan con un carril confinado para transporte público; atraviesan la ciudad de norte a sur y de oriente a poniente o viceversa (algunos con un solo sentido y otros con doble) formando una retícula casi ortogonal; se ha buscado que su semaforización y equipamiento vial mejoren circulación vehicular.

Tapo, Gustavo Baz, Los Reyes-Texcoco, Avenida Central, López Portillo, Santa Mónica y Circunvalación Poniente).

Las vialidades con altos niveles de accesibilidad al norte de la ciudad son: la Vía José López Portillo, que conecta 5 municipios del Estado de México[100], y la Autopista México Teotihuacán, que une a los municipios de Teotihuacán y Acolman con la Autopista México Pachuca. Los altos niveles de accesibilidad de estas vialidades revelan el gran potencial de desarrollo que tiene esta área, los cuales coinciden con el programa Proriente (desarrollado por el gobierno del Estado de México) y el POZMVM (Comisión Metropolitana de Asentamientos Humanos, 1998: 112), donde se consideraba el oriente de la Zona Metropolitana como un área de desarrollo a futuro.

Por su parte, las vialidades con altos niveles de accesibilidad localizadas al sur del AUCM son los ejes viales 6 y 8 Sur (en toda su extensión), los cuales conectan las delegaciones Benito Juárez e Iztapalapa con la Autopista México – Puebla. La relevancia que tiene el Eje 6 Sur para el AUCM es que sirve de conector entre el poniente de la ciudad (desde el Anillo Periférico) con el oriente (hasta la Autopista México Puebla), no solo al autotransporte privado, sino también al de carga; además que es esta vía por la que se accede a la Central de Abasto, por lo que se volvió una vía de servicio y abastecimiento (junto con el Eje 5 Sur, cuya dirección es oriente poniente) no solo de la ciudad, sino de la región. El alto nivel de accesibilidad del Eje 8 Sur permitiría la consolidación de uno de los objetivos del PGDUDF (Departamento del Distrito Federal, 1982) para el año 2000: haber establecido y consolidado un Centro Urbano en la zona de Iztapalapa, el cual estaría comunicado con los otros centros urbanos (y la ciudad en general) por la red vial primaria y el sistema de transporte colectivo (la Línea 8 tiene 3 estaciones en esa área, todas conectando con el eje vial).

Un área que ha llamado la atención desde la descripción visual de la estructura de la Ciudad de México es el municipio de Nezahaulcóyotl, destacando ahora también por el número de líneas con un elevado nivel de accesibilidad; a este hecho, se le suman los municipios de Naucalpan y Tlalnepantla .

En el municipio de Nezahualcóyotl destacan dos zonas: en Neza Norte existe un área muy accesible que se ve consolidada con la Línea B del Metro, su límite poniente y sur son las calles que separan al Distrito Federal del Estado de México, al norte la Av. Río de los Remedios y al

[100] Estos son: Cuautitlán Izcalli, Tlalnepantla de Baz, Tultitlán, Coacalco de Berrioza y Ecatepec

oriente su límite es la Facultad de Estudios Superiores –FES-Aragón; mientras que en Ciudad Neza existe una concentración de calles con dirección Norte – Sur, cuyo principal conector o estructurador es Av. Chimalhuacán[101] (localizado casi al centro de esta área), siendo su límite norte la Av. Bordo de Xochiaca, pero el límite sur, aún cuando no esta definido tan claramente por una avenida, podemos observar dos cosas, su límite son las grandes manzanas donde se ubica el equipamiento de la zona y la mayoría de las líneas se quedan dentro de los límites del municipio.

En el caso de Naucalpan y Tlalnepantla , tres vialidades dirección Norte – Sur son las que unen la zona con el centro del Distrito Federal y además "estructuran" el área: el Blvd. M. A. Camacho (Periférico), Av. Ferrocarriles de México y Av. Ceylán (la cual se une con el Periférico cerca de la intersección con la Carretera a Lago de Guadalupe). La primera tiene una relevancia singular porque es la salida hacia la ciudad de Querétaro, ruta a lo largo de la cual se han creado muchos desarrollos habitacionales y comerciales y dentro de los que destacan las zonas de Lomas Verdes y Ciudad Satélite y además se conecta con la línea más accesible (ID 14), de toda el AUCM, la cual corre desde la Av. Morelos (en Naucalpan) hasta la calle de Tacuba en el centro de la ciudad (a una cuadra al norte del Zócalo). La Av. Ferrocarriles de México al unirse al norte con la Av. Mariano Abasolo (del municipio de Tlalnepantla) se conecta con Av. Ceylán y hacia el sur (en la delegación Azcapotzalco) con la Calle Aquiles Serdán se conecta con la línea más accesible a la altura de la Calz. San Bartolo Naucalpan (ID 14) casi en la intersección con Calz. Legaria (la cual se conecta con el Blvd. M. A. Camacho) y Av. Marina Nacional, la cual se convierte en la calle de Antonio Caso, atraviesa el Centro Histórico de la ciudad y culmina muy cerca del Eje 1 Oriente. Finalmente, Av. Ceylán se conecta al sur con Av. Jardín (en la Del. Azcapotzalco) para conectarse con la séptima línea mas accesible: el Circuito Interior (ID 10). Resulta de interés particular esta zona, porque de acuerdo al diagnóstico de la COMETAH, en ella se encuentran concentraciones importantes de profesionistas, por lo que se sugiere reforzar el empleo a corta distancia a partir de nuevas actividades económicas relacionadas el servicio (Comisión Metropolitana de Asentamientos Humanos, 1998: 59).

Observando los resultados de los niveles de accesibilidad que tiene toda la red del Metro, se puede decir que para el año 2000 las condiciones territoriales estaban dadas para crear o consolidar lo propuesto por el PGDUDF (Departamento del Distrito Federal, 1982) respecto a los

[101] Esta avenida es la que tiene el mayor número de conexiones tiene en todo el AUCM: 279 (Ver Cuadro 4.3, ID 41)

centros urbanos propuestos, porque dependían de la accesibilidad provista por la estructura vial y el Metro, además de corredores urbanos localizados a lo largo de algunas vialidades por donde pasan las líneas del Metro.

La ciudad accesible

Para observar mejor las características de la estructura de la *ciudad accesible* (Mapa 11), se hizo un análisis mas detallado. Empecemos, pues, con algunas mediciones básicas: la *ciudad accesible* cubre aproximadamente 816 kilómetros cuadrados, lo cual representa casi el 27% de la superficie total de estudio y la longitud total de las vialidades es de 6,223 kilómetros aproximadamente (siendo el 21% del total de los kilómetros existentes en el AUCM).

Resulta interesante ver cómo el 9% de las líneas alcanzan una quinta parte de la estructura vial cubriendo: nueve delegaciones del Distrito Federal y nueve municipios del Estado de México. De éstas, diez están cubiertas en un muy alto porcentaje (siete delegaciones y tres municipios), otras tres[102] presentan una cobertura menor al 50% de las líneas que hay dentro de sus límites, pero éstas son vialidades que las atraviesan ya sea de norte a sur o de oriente a poniente.

El Mapa 12 muestra las 40 líneas que se encuentran en el intervalo con los valores de accesibilidad mas altos de toda la ciudad de México. Casi todas las líneas (a excepción de tres: dos en el municipio de Naucalpan de Juárez y una inicia en Tlalnepantla oriente[103]) están localizadas dentro del Distrito Federal, y más particularmente en la llamada ciudad central.

Esta concentración de líneas muy accesibles desde cualquier punto de la ciudad puede implicar dos cosas, dependiendo de cómo se considere el mapa (sin embargo no son mutuamente excluyentes):

a) Si consideramos el mapa de líneas continuas como una representación de líneas de movimiento, entonces podríamos decir que la manera mas sencilla de llegar de un punto

[102] En el primer caso son: Azcapotzalco, V. Carranza, Cuauhtémoc, M. Hidalgo, Iztacalco, B. Juárez, G.A. Madero, Naucalpan, Nezahualcoyotl y Tlalnepantla. Las segundas son: Coyoacán, Ecatepec e Iztapalapa

[103] Las dos líneas localizadas en el municipio de Naucalpan de Juárez son: [ID 14] Av. Morelos – Av. 16 de Septiembre – Calz. San Bartolo Naucalpan – hasta Av. Hidalgo (en el D.F.), [ID 16] Blvd. Manuel Ávila Camacho, desde Ciudad Satélite hasta la intersección con Av. Paseo de la Reforma, y la Carretera Naucalpan – Toluca - Av. Gustavo Baz hasta el Blvd. M.A. Camacho.la vialidad que inicia en Tlalnepantla Oriente es la Calle Michoacán – Aut. México Pachuca – Av. Insurgentes Norte (en el D.F.).

en la ciudad a otro es atravesando la ciudad accesible y por lo tanto la proporción de movimiento que se registre en esas líneas será la mayor;

b) Si pensamos en la accesibilidad como un factor que influye fuertemente en la localización de las actividades económicas y en los patrones de movimiento entonces, podríamos sugerir que esta región tiene una intensa actividad económica con altos niveles de movimiento de sus habitantes.

Siendo un poco mas observadores, en el Mapa 12 es posible identificar dos áreas donde se cruzan líneas muy accesibles formando polígonos de alta accesibilidad, los cuales podrían tener las dos propiedades anteriormente descritas.

La primer área esta localizada al noroeste del Zócalo, siendo sus límites: al norte el Circuito Interior, al este Paseo de la Reforma y la calle de Bolívar, al sur la Av. Antonio Caso[104] y al oeste la Av. De los Maestros. Todo el polígono está dentro de los límites de la Delegación Cuauhtémoc y cubre una superficie aproximada de 11.61 Km^2. La zona es atravesada por dos líneas del Metro en las dos direcciones: la línea 3 (Indios Verdes – Universidad) en dirección Norte – Sur y la línea 2 (Cuatro Caminos – Taxqueña) en dirección Oriente – Poniente; además de que las líneas 8 (Garibaldi – Constitución de 1917) y B (Ciudad Azteca – Buenavista) inician en ella y finalmente, en el perímetro norte tiene contacto con la línea 5 (Politécnico – Pantitlán) a partir de la estación Misterios.

El segundo polígono es un triángulo de aproximadamente 5.55 km^2 localizado al sur del Zócalo, en la Delegación B. Juárez. Sus límites son, al norte el Eje 4 Sur (en ese tramo se llama Xola), al oriente la Calle de Bolívar y al sur y poniente la Av. División del Norte y contiene las colonias Independencia, Narvarte (con todas sus variantes) y Letrán Valle entre otras. El área es atravesada solamente por la línea 3 del Metro (Indios Verdes – Universidad). Esta zona tuvo el mismo diagnóstico por parte de la COMETAH que Naucalpan y Tlalnepantla: en ella hay concentraciones importantes de profesionistas, por lo que se sugiere reforzar el empleo a corta distancia a partir de nuevas actividades económicas relacionadas el servicio (Comisión Metropolitana de Asentamientos Humanos, 1998: 59).

Además de estos dos polígonos, también podemos observar algunas líneas que, al complementarse con las líneas del siguiente intervalo (ver Mapa 14), crean ocho corredores de

[104] Esta calle tiene el valor de accesibilidad mas alto a nivel metropolitano.

alta accesibilidad. Cinco de ellos inician, atraviesan (de manera central o perimetral) alguno de los dos polígonos de alta accesibilidad, estos son: la Av. Morelos (en Naucalpan) que se une con otras calles hasta llegar a ser la Av. Hidalgo (en el Distrito Federal)[105]; las calles de Bolívar e Isabel la Católica, desde sus inicios al norte hasta llegar al Eje 4 Sur; el Eje 1 Norte, desde Av. De los Maestros hasta el área de Pantitlán; la Autopista México Pachuca - Av. Insurgentes Norte y Centro, hasta Av. Chapultepec; la Calzada de los Misterios, que se convierte en Paseo de la Reforma. El sexto corredor es un tramo de Paseo de la Reforma, entre Bosques de las Lomas y el Circuito Interior; este es considerado aparte porque es un elemento intermedio entre los anteriores y los dos siguientes, ya que es la continuación (en nombre y movimiento) de una de estas líneas que atraviesan los polígonos de alta accesibilidad, pero por cuestiones de la representación en el modelo de la vialidad (y la presencia de varias glorietas de dimensiones significativas), esta se segmentó. El corredor número 7 esta localizado a lo largo del Blvd. M.A. Camacho, desde el área de Ciudad Satélite hasta casi el cruce con Paseo de la Reforma[106]. Finalmente, el octavo corredor parece ser más un centro donde concurren varias líneas de alta accesibilidad (vialidades y líneas de metro): Tacubaya.

Una vez mas, al comparar estos corredores con lo propuesto por el PGDUDF (1982: 89) respecto a la creación y localización de Corredores Urbanos[107], podemos ver que de los ocho corredores de alta accesibilidad, solo dos coinciden exactamente con el Plan: el Corredor que va desde la Av. Morelos (en Naucalpan) que se une con otras calles hasta llegar a ser la Av. Hidalgo (en el Distrito Federal) y coincide con la Línea 2 (Cuatro Caminos – Taxqueña) desde la estación Tacuba hasta la estación Allende; y Tacubaya, punto donde confluyen tres líneas (1, 7 y 9). Otro corredor de alta accesibilidad que va paralelo a la línea 2 es el conformado por Bolívar – Isabel la Católica.

Finalmente, al comparar estos núcleos y corredores de alta accesibilidad con la propuesta del PGDUDF (Departamento del Distrito Federal, 1982: Mapas E3, E4 y E5) para el año 2000, podemos ver que la mayoría de éstos rodean al centro urbano mas cercano propuesto: el Centro

[105] Recordemos que esta línea es la que tiene el valor de accesibilidad metropolitana mas alto de toda la ciudad
[106] Al momento de la agregación de las líneas, esta línea se unión con la calle FFCC de Cuernavaca en vez de continuar por el Boulevard M. A. Camacho
[107] Respecto a ésta, no se pudo encontrar en el documento la localización precisa de los Corredores Urbanos, aún cuando se menciona que se han seleccionado ciertas lineas del Metro para el desarrollo de éstos. Comparando los Mapa E6 y E7 se puede decir que los Corredores estarán a lo largo de diez líneas, de las cuales dos no fueron construidas para el año 2000 (las línea 10 y 12)

Metropolitano[108], por lo que éstos se podrían plantear como zonas complementarias o de soporte de éste. Además, recordemos que lo que se esta observando corresponde solamente a lo delimitado por las 40 líneas mas accesibles, así que tendremos que esperar a ver cómo las líneas de los dos intervalos siguientes (que conforman la *ciudad accesible*) incluyen este centro.

También se hizo una revisión del núcleo de la *ciudad accesible*, respecto a su longitud y conectividad, para ver si estas tienen la lógica esperada: líneas muy largas con un alto grado de conectividad y accesibilidad. En estos dos casos también se consideraron los 31 valores mas altos, para poder ser congruentes con el número de líneas del núcleo de la *ciudad accesible*. Los resultados arrojaron que solamente cuatro líneas son muy accesibles, largas y con muchas conexiones, siendo una de ellas la línea mas accesible de toda la ciudad de México[109]. Las líneas son:

a) Av. Morelos – Av. 16 de Septiembre – Calz. San Bartolo Naucalpan – Calz. México Tacuba – Av. Ribera San Cosme – Puente de Alvarado – Av. Hidalgo (hasta República de Argentina) [ID 14]. Esta línea es la segunda mas accesible de toda el AUCM, con una longitud de 12.92 Km. (la número 25 respecto a todas las demás) y tiene 152 conexiones (la número 1 en el Cuadro).
b) Eje 1 Norte (Jose Antonio Alzate – Mosqueta – Rayón – Héroes de Granaditas – Av. Del Trabajo – Albañiles – Norte 17 – Hangares de Aviación – Miguel Lebrija) [ID 29]. Siendo la sexta línea más accesible mide 10.95 Km. y tiene 129 conexiones.
c) Circuito Interior: desde Av. Río Consulado hasta la Calle Arq. Carlos Lazo [ID 10]. Es la séptima mas accesible de toda el AUCM, con una longitud de 13.84km. (la décima mas larga de toda la ciudad) y tiene 226 conexiones (la segunda línea mas conectada).
d) Avenida División del Norte (desde Viaducto M. Alemán hasta Calzada Del Hueso) [ID 26] mide 11.26 Km., tiene 140 conexiones y es la vigesimoquinta línea más accesible de la ciudad.

[108] A pesar de no encontrar una delimitación en el PGDUDF del Centro Metropolitano, se puede ver en el mapa E5 que sus límites son: al norte el Eje 1 Norte (Rayón), al oriente el Eje 1 Oriente (Vidal Alcocer), al sur José Ma. Izazaga y al poniente Eje Central (Lázaro Cárdenas).
[109] La línea más accesible es la que representa la Línea 3 del Metro, pero éstas no pueden considerarse como líneas donde se puede desarrollar la ciudad porque son túneles exclusivos para el paso de los trenes.

Otras líneas que destacan son: la Calle de Bolivar [ID 57] por ser una línea muy accesible y con un elevado número de conexiones (106); mientras que las que destacan por ser líneas muy accesibles y largas son Av. Insurgentes (norte y centro) [ID39] y el Blvd. Manuel Ávila Camacho [ID 16] (desde Cd. Satélite en Naucalpan hasta FFCC de Cuernavaca en el Distrito Federal).

De las siete líneas mencionadas anteriormente, podemos observar que cinco de ellas están dentro de los limites administrativos del Distrito Federal y las otras dos están en las dos entidades; sin embargo, la mayor parte de una línea [ID 14] esta dentro del DF, mientras que la línea ID 16 esta en su mayoría dentro del municipio de Naucalpan (Edo. Mex.). Este hecho podría ser un indicador de cómo se ha articulado la *ciudad interior* para conectarse con el resto de la ciudad, aún cuando se diga que no existe una jerarquización ni articulación en la estructura vial de la metrópoli (Departamento del Distrito Federal, 1985: 226) .

Si se compara el núcleo de la *ciudad accesible* (las 40 líneas mas accesibles) con la red vial de la ciudad, particularmente las vialidades primarias (Mapa 13), se puede ver cómo la mayoría de las líneas mas accesibles coinciden, especialmente las del Distrito Federal, cumpliendo con la función de tener un alcance metropolitano y no solo local, por lo que deberán atravesar la ciudad (Delgado et al., 2003: 58).

En el Cuadro 5.1 podemos observar que la mediana de la longitud (4.346 Km.) de las 40 líneas es por mucho, mayor a la mediana (0.160 Km.) del AUCM (aproximadamente 27 veces mas), lo cual nos permite, por una parte, entender porqué son muy accesibles desde cualquier parte de la ciudad y, por otra, se podría explicar que en estas la proporción de movimiento es mayor que en otras líneas (como se vio en el Capítulo III), desafortunadamente, por limitaciones en el tiempo de esta investigación, no fue posible profundizar en este aspecto a través una comparación de los niveles de accesibilidad con los aforos reales (vehiculares o peatonales)[110].

[110] Esto es frecuente observarlo en estudios realizados empleando Space Syntax para corroborar el cumplimiento del principio de movimiento natural. Ejemplos donde vincula los aforos del transporte público con los niveles de accesibilidad son los realizados en la ciudad de Anápolis (Brasil) por Maha (1997) o en el área metropolitana de Nantes (Francia) por Chiaradia (2007).

Cuadro 5.1. Cuadro comparativo entre la *ciudad accesible* y el AUCM, respecto a su longitud y longitud de "frente de cuadra".

	Accesibilidad		Longitud (Km.)		"Frente de Cuadra" (Km.)
	Mín	Máx	Mediana*	Total	Mediana*
Ciudad accesible (8,292 líneas) [a]	**1.4702**	**2.0169**	**0.360**	**6,040.743**	**0.093**
Primer intervalo (31 líneas)	1.8350	2.0169	4.346	173.281	0.086
Segundo intervalo (1,283 líneas)	1.6526	1.8350	0.623	1,580.101	0.090
Tercer intervalo (6,978 líneas)	1.4702	1.6526	0.338	4,287.361	0.094
AUCM (91,714 líneas)	**0.1934**	**2.0169**	**0.160**	**29,216.22**	**0.076**

[a]. *El número total de líneas es de 8,304, sin embargo se eliminaron las 12 correspondientes a la red del Metro (nueve de éstas estaban en el primer intervalo y tres en el segundo intervalo) porque alteran los valores que se quieren observar en este cuadro.*
** Se empleó la mediana como medida de tendencia central, ya que en todos los casos los datos presentan una distribución sesgada.*
Fuente: Elaboración propia

Si observamos la relación entre los valores de accesibilidad y la longitud de "frente de cuadra", las líneas más accesibles de la ciudad de México tienen "frentes de cuadra" mas grandes en promedio que la mediana de la ciudad (la proporción es de 1:1.13), lo cual muestra coincidencia con lo planteado por Hillier (2001: 02.8): las líneas mas accesibles se localizan en manzanas cuyas dimensiones son mayores, en promedio, que la mayoría de las del sistema.

De acuerdo a los resultados observados por Siksna (1997) respecto al tipo de movimiento predominante que puede haber en estas líneas, aún cuando estas líneas son las importantes (en términos de accesibilidad) de toda el AUCM, sus dimensiones permiten que haya una proporción significativa de movimiento peatonal y que además, sus cuadras tiendan a permanecer sin cambios significativos.

El Mapa 14 muestra las 1,286 líneas del 2º intervalo de líneas mas accesibles. Lo primero que llama la atención es que, en este intervalo están las líneas que salen del núcleo y lo conectan no solo con el resto de la ciudad sino con las salidas hacia otras ciudades (Querétaro, Pachuca, Puebla, Cuernavaca y Toluca). Respecto a su localización: la mayoría de las líneas están dentro de la Ciudad Central, al grado tal que cerca del 50% de las calles de las cuatro delegaciones

aparecen en este intervalo (complementadas por algunas líneas de los intervalos superior e inferior).

Además, es posible observar concentraciones de líneas muy accesibles en las delegaciones Azcapotzalco, Coyoacán, Iztacalco, Iztapalapa y G.A. Madero, además de los municipios de Naucalpan (a lo largo del Blvd. Manuel Ávila Camacho en el área alrededor del Metro Cuatro Caminos y la zona de Ciudad Satélite) y Tlalnepantla. En estos casos (a excepción del área de Naucalpan), es evidente el efecto que tiene el Metro en la accesibilidad, ya que son las calles que corren en paralelo a las líneas de este las que sobresalen.

Comparando estos resultados con los planes y programas de desarrollo de la Zona Metropolitana podemos ver que dentro de lo propuesto por el PGDUDF respecto a los Centros Urbanos, las condiciones de accesibilidad estaban dadas en el año 2000 para que dos de los centros propuestos (ambos al sureste de la ciudad) se desarrollaran con éxito: Iztapalapa y Zaragoza, apoyados por la línea 8 el primero y por el conjunto de líneas 1, 5, 9 y A para el segundo, ya que el área determinada para este centro es el de Pantitlán. Por otra parte, el Programa de Ordenación de la Zona Metropolitana proponía "alentar el crecimiento físico urbano sobre todo en el noreste de la ZMVM, correspondiendo con el programa del Estado de México PRORIENTE" (Comisión Metropolitana de Asentamientos Humanos, 1998: 57). En este caso (y sólo observando este intervalo), se empezaban a crear las condiciones de infraestructura de transporte necesarias para esta propuesta[111], por lo tanto, lo que se observa en el Mapa 14 es de alguna manera un análisis predictivo de lo que podría pasar en esa área.

Regresando al Cuadro 5.1, pero ahora poniendo nuestra atención en el segundo intervalo, podemos observar que en este caso la mediana de la longitud es de 0.623 Km., es decir, casi cuatro veces mayor a la del AUCM (0.160 Km.). A su vez, la mediana de la longitud de "frente de cuadra" en estas líneas es de 0.090 Km., lo cual significa 1.18 veces más que la media del AUCM, que es de 0.076 Km. Una vez mas, si consideráramos solamente este intervalo para evaluar el enunciado de Hillier respecto a las dimensiones de las manzanas correspondientes a las líneas mas accesibles, se continua afirmando que se cumple esta propiedad y que entonces, el núcleo de accesibilidad global de la Ciudad de México parece empezar a acercarse a otras ciudades.

[111] Se dice que se empezaban a dar las condiciones porque fue hasta el segundo semestre del año 2000 cuando se concluyó por completo la línea B.

El Mapa 15 muestra el tercer intervalo de las líneas mas accesibles. En este intervalo, el área de líneas accesibles se extiende a tres delegaciones mas (Coyoacán, Álvaro Obregón e Iztapalapa), pero principalmente crece hacia los municipios colindantes del Estado de México, aunque también alcanza a otros municipios mas lejanos[112], haciendo un total de 28 entidades (12 delegaciones y 16 municipios). De las cuales, hay un gran número de líneas dentro de los límites de siete en el Distrito Federal (Azcapotzalco, V. Carranza, Cuauhtémoc, M. Hidalgo, Iztacalco, B. Juárez, y G.A. Madero) y cuatro en el Estado de México (Ecatepec, Naucalpan, Nezahualcóyotl y Tlalnepantla de Baz).

Sin embargo, lo que mas parece destacar de este grupo de líneas son tres áreas:

1. Al norte del AUCM "aparece" la Av. José López Portillo, que une al oriente (carretera México Pachuca) con el poniente (carretera México Querétaro) de una manera muy directa; la salida hacia Pachuca (nororiente) se extiende hasta el municipio de Tecamac, y en esta misma dirección aparece la carretera hacia el municipio de Teotihuacán;
2. En el poniente de la Ciudad, también aparecen las conexiones hacia la carretera México Toluca, desde la Carretera Naucalpan – Toluca (que cruza el municipio de Naucalpan desde el Blvd. Manuel Ávila Camacho) hasta que conecta con la Autopista Cuajimalpa – Naucalpan;
3. En el oriente se observan concentraciones de líneas en dos zonas: en Ciudad Neza, las calles (dirección norte – sur) al norte de Av. Lagunas de Zempoala – Escondida y un poco mas al sur, dentro de la delegación Iztapalapa hay un conjunto de líneas casi perpendiculares al Eje 8 Sur (Ermita Iztapalapa) casi desde donde inicia la línea 8 del Metro hasta el entronque con la Autopista México Puebla.

Como se ha hecho en los dos intervalos anteriores, observemos la relación entre los valores de accesibilidad, la longitud de las líneas y la longitud de "frente de cuadra" (Cuadro 5.1). En este intervalo, las líneas son considerablemente mas cortas (0.338 Km.) que en los intervalos anteriores, pero casi dos veces mas largas que la mediana de toda la ciudad (0.160 Km.); además

[112] Los municipios colindantes son: Naucalpan, Ecatepec, Tlalnepantla de Baz, Tultitlán, Coacalco, Nezahualcóyotl, La Paz y Huixquilucan. Los municipios mas lejanos son: Acolman, Tecamac, Teotihuacán y Tezoyuca (al noreste), Valle de Chalco Solidaridad al sureste, Huixquilucan al suroeste y Atizapán de Zaragoza, Cuatitlán Izcalli, Tepozotlán y Coacalco (al noroeste).

se acerca a la mediana de la *ciudad accesible* (0.360 Km.) por el número de líneas que están dentro del intervalo (aproximadamente 84%).

Como se mencionó en secciones anteriores de este capítulo, esta disminución tan drástica de la longitud de las líneas que conforman la estructura vial de la ciudad evidencia cómo es que ésta se ha construido a partir de un acumulado de retículas de diferentes tamaños con muy poca continuidad, incluso la *ciudad accesible.*

Por su parte, la media de la longitud de "frente de cuadra" del intervalo es 0.094 Km., siendo aún superior a la del AUCM (0.076 Km.), por lo que en este intervalo también se cumple la relación entre las líneas mas accesibles y la longitud de "frente de cuadra": a mayor valor de accesibilidad, mayor la longitud del "frente de cuadra".

En síntesis, al analizar la *ciudad accesible* podemos decir lo siguiente de la ciudad de México:

- La ciudad tiene una estructura con un núcleo central y con líneas muy largas que lo conectan con el resto de la ciudad, inclusive con otras ciudades. Esta caracterización confirma la idea de una centralidad metropolitana, señalada por Delgado y colegas (1997: 31), pero con el modelo se tiene la capacidad de señalar específicamente los límites físicos reales de este centro.
- La cobertura de la *ciudad accesible* es, en términos de extensión, de casi una quinta parte de totalidad de las vialidades del AUCM, mientras que en términos territoriales, son el 50% de las unidades político-administrativas que conforman el AUCM, extensión comparable con la ciudad de México del periodo comprendido entre 1950 y 1980, por lo que podemos afirmar que es posible acceder fácilmente, en términos topológicos, al centro desde la periferia. Esto podría ser aprovechado por las autoridades correspondientes para orientar el crecimiento y consolidar la ciudad hacia zonas con las condiciones adecuadas de infraestructura, permitiendo entonces la integración social y territorial de estas delegaciones y municipios, tal y como proponían los Programas de Desarrollo elaborado por el Departamento del Distrito Federal (1985) y la COMETAH (1998).
- Dentro de este conjunto de líneas están incluidas todas las salidas importantes de la ciudad.
- Comparando los niveles de accesibilidad mas altos (el primer intervalo) y la longitud de las líneas correspondientes, podemos decir que éstas tienen una relación directamente proporcional, es decir, a mayor accesibilidad las líneas son mas largas.

- Al observar el número de líneas muy accesibles, no sólo se evidencia el problema del congestionamiento al que hacen referencia algunos autores, sino que se agudiza debido al muy reducido número de líneas que son. Si hubiera más líneas continuas que cruzaran la ciudad, las cuales conectaran mejor al Distrito Federal y al Estado de México, seguramente los niveles de movimiento de éstas se reducirían.
- En la sección referente a longitud de las líneas se sugirió que las líneas mas largas fueran consideradas como parte de la red vial primaria. En esta sección, después de haber analizado la ciudad accesible, se sugiere que sean éstas deberían ser consideradas como la estructura primaria de la red, ya que cumplen con el objetivo de otorgar amplia conectividad a la ciudad al tránsito urbano de largo recorrido (Gobierno del Distrito Federal, 2002; Secretaría de Obras y Servicios, Gobierno del Distrito Federal, 2008),
- A partir del cálculo de los "frentes de cuadra", se puede observar que en la ciudad de México, las líneas mas accesibles tienen "frentes de cuadra" mas largos (93 m.) que el promedio de toda la ciudad (76 m.), confirmando el enunciado de Hillier que afirma que las líneas con valores de accesibilidad mas altos tienen en promedio, manzanas mas grandes que el resto de la ciudad.
- La red del Metro, en términos de la conectividad y desde una visión metropolitana, cumple con el objetivo planteado por el Plan Maestro de 1980 (en Islas Rivera, 2000: 288) y el POZMVM (Comisión Metropolitana de Asentamientos Humanos, 1998): consolidar el área metropolitana, especialmente los centros de actividades principales, a partir de un transporte metropolitano que permite a los usuarios realizar viajes de largo recorrido de una manera rápida (en tiempo y conexiones). Sin embargo y coincidiendo con Víctor Islas (2000: 292), el hecho de que ambos planes pongan a esta red como el sistema estructurador de la ciudad, parece ser una "carga demasiado pesada" para una red que cubre (en términos territoriales) apenas once de todas las unidades político-administrativas.

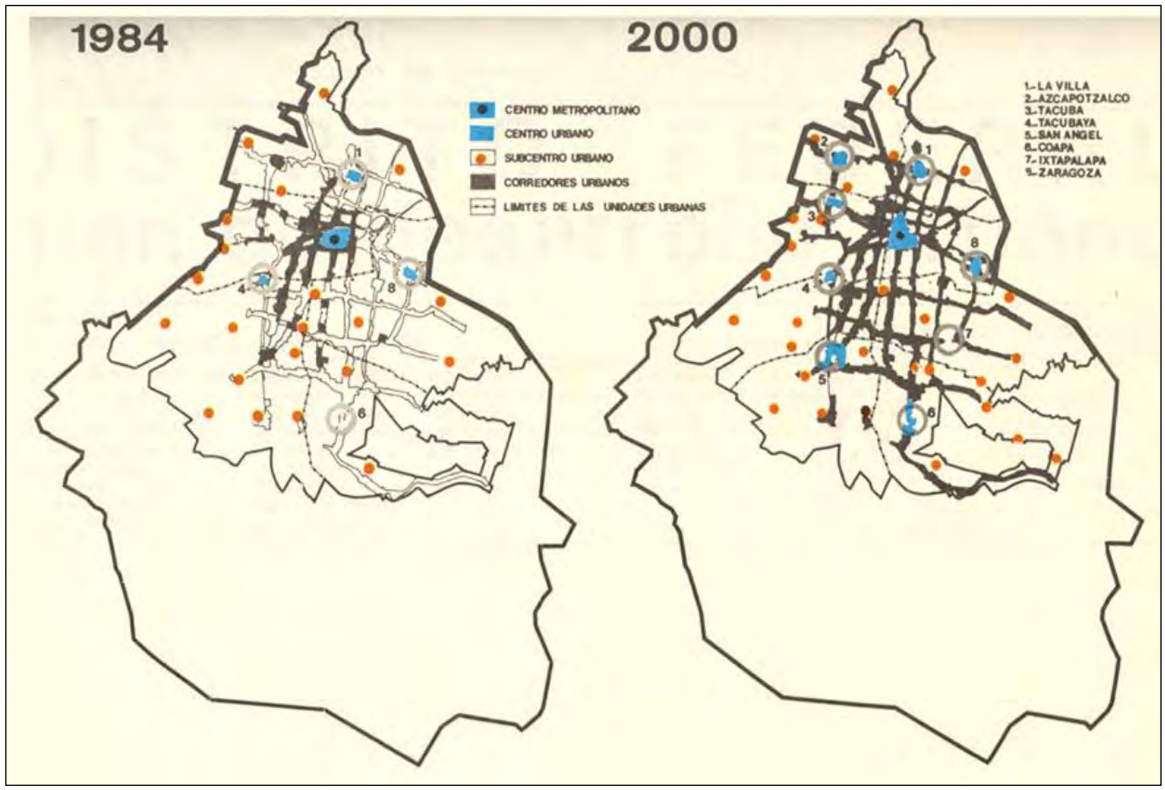
Accesibilidad local

Como se vio en el capítulo anterior, la expansión de la ciudad de México en la segunda mitad del siglo XX se dio de manera vertiginosa. A medida que la ciudad creció (especialmente a partir de la década de 1970), sus funciones evolucionaron, lo que dio origen a zonas espacialmente descentralizadas o subcentros dentro del área metropolitana donde sus habitantes obtienen

servicios y satisfacen sus necesidades cotidianas (Ward, 2004: 230). Por lo que, al reconocer este fenómeno, los planificadores propusieron áreas estratégicamente localizadas que impulsarían el desarrollo económico y proporcionarían servicios a la población, con el apoyo de todos los modos de transporte, en especial el Metro.

El Programa General de Desarrollo Urbano realizado por el Departamento del Distrito Federal (1982) propuso ocho centros urbanos (además del centro metropolitano, localizado en el centro histórico de la ciudad), apoyado por subcentros y centros de barrio y estructurados por corredores urbanos (localizados principalmente a lo largo de algunas líneas del Metro) (Figura 5.3). El propósito de los primeros era "ofrecer en todos los rumbos de la ciudad, junto con el Centro Metropolitano, un espacio situado estratégicamente para efectuar las actividades administrativas, cívicas, culturales y recreativas de mayor jerarquía, accesible por los medios de transporte masivo, en torno al cual se concentren los servicios con tal eficiencia que contribuyan a evitar largos desplazamientos en vehículos;… adecuándose a los hábitos socioeconómicos que caracterizan a cada sector de la ciudad" (ibid: 88). Mientras que el propósito de los corredores urbanos era conformar el armazón de la ciudad, siguiendo los ejes marcados por el Metro, constituyendo franjas con altas densidades de población, mayores concentraciones de servicios y fuentes de empleo intercalados con vivienda.

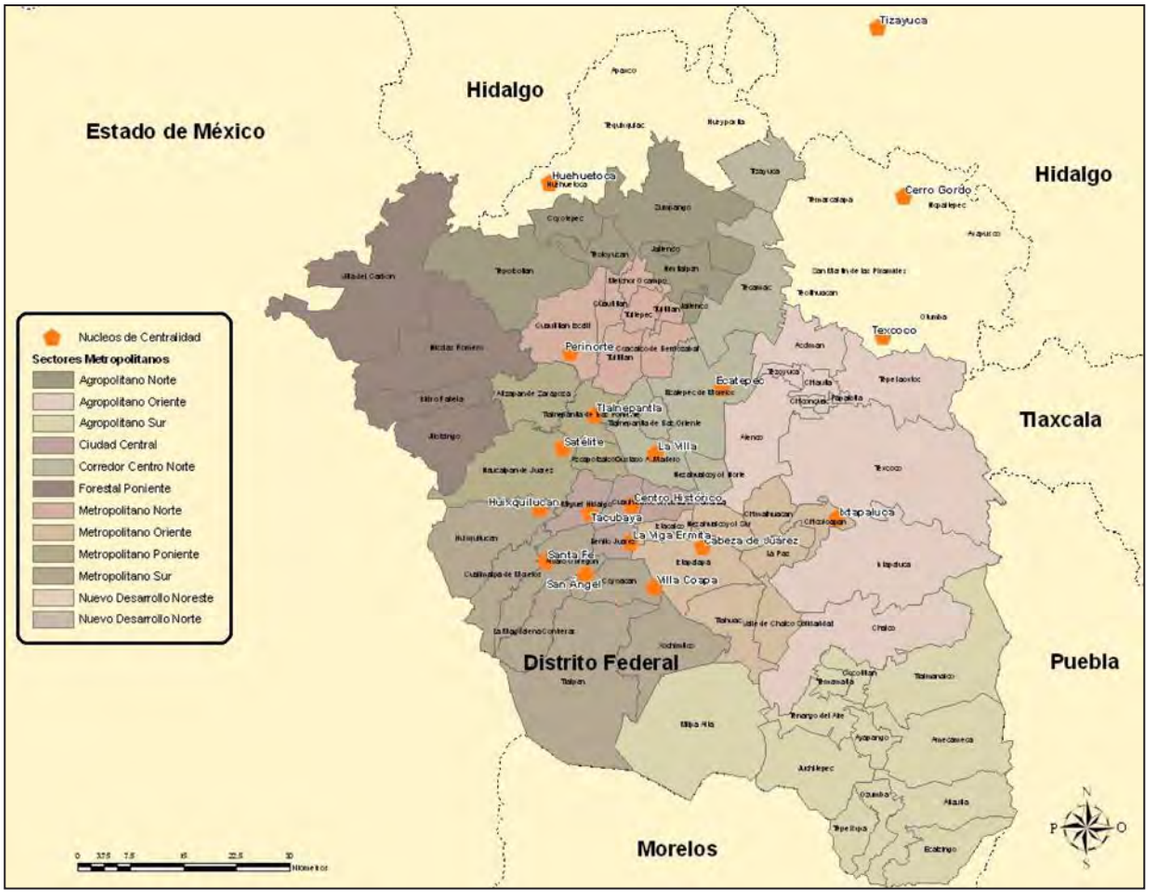
Figura 5.3. Centros y corredores urbanos en el Distrito Federal para los años 1984 y 2000



Fuente: Plan General de Desarrollo Urbano del Distrito Federal (Departamento del Distrito Federal, 1982: Mapa 3)

Años después, la COMETAH (1998) propuso doce sectores metropolitanos para crear "nuevos patrones de ocupación futura en las áreas del Valle aún sin ocupar" (p. 148) (Figura 5.4). Su propósito era el de poder trabajar a "una escala de planeación urbana intermedia entre el nivel metropolitano y el nivel local, que involucre, en la medida de lo posible, tanto a delegaciones del Distrito Federal como a municipios del Estado de México, con el fin de garantizar una adecuada coordinación metropolitana a nivel local" (ibid). Los criterios empleados para su delimitación fueron tres: la etapa de incorporación de las delegaciones y municipios a la zona metropolitana, la intensidad funcional que existe entre éstos y el papel estructurador de las principales vías de comunicación (ibid.).

Figura 5.4. Sectores metropolitanos y sus núcleos de centralidad propuestos por la COMETAH



Ver el Anexo 2 para la definición de los sectores por unidad jurídico-administrativa. Fuente: Metropoli 2025 (2006: 49)

Con el Plan General de Desarrollo Urbano, las autoridades buscaron consolidar e integrar los subcentros que ya existían informalmente mediante la creación de los centros urbanos y sus complementos: subcentros y centros de barrio. Esto tiene continuidad en otros planes (generales y parciales) tanto del Distrito Federal como la Comisión Metropolitana de Asentamientos Humanos y su Programa de Ordenación de la Zona Metropolitana del Valle de México. Sin embargo, se han visto debilitados por su implementación muy poco efectiva, la falta de coordinación entre las dependencias de planeación (tanto del Distrito Federal como del Estado de México), los cambios en las visiones e intereses de las administraciones en curso. Esto ha producido que en nuestros

días se vea a la planeación física como "remiendos técnicos" o justificaciones de acciones políticas (Ward, 2004).

Por su parte, la academia ha analizado la ciudad tratando de definir el tipo de estructura urbana que tiene, y teniendo tres diferentes posturas. Connolly y Cruz (2004) y Javier Delgado y colegas (Delgado, Sobrino et al., 1997; Delgado, 1998; Suárez Lastra y Delgado Campos, 2007) afirman que la ciudad todavía es monocéntrica, porque aún cuando se pueden identificar algunas áreas con el potencial para ser subcentros, éstas todavía tienen una fuerte relación y dependencia con el núcleo central.

Por otra parte, Aguilar y Alvarado (2004) y Sobrino (2007) afirman que la estructura de la ciudad de México es policéntrica con una "ciudad central" que presenta importantes oportunidades locacionales para el comercio y los negocios.

Ambas conclusiones previas son resultado de investigaciones que emplean como variables de estudio la localización tanto de empleos como de residencia, mientras que para la tercera se emplearon los flujos de movimiento intraurbano como variable de estudio. Ésta postura afirma que la estructura de la ciudad esta en transición, con "un conjunto de subcentros cuyas relaciones son inciertas", la cual se denomina hiperárquica (Graizbord, 2008: 165),

Al ser éste un análisis a partir de la estructura vial, uno podría pensar que la ciudad estará conformada exclusivamente por corredores urbanos, sin embargo, como se vio en la sección anterior y se verá en esta, es posible determinar algunos núcleos a partir de la accesibilidad de las vialidades. Como se describió en los Capítulos II y III, los estudios realizados con *Space Syntax* en diversas ciudades (Hillier, 1996b; Hillier, 1999; Hillier, 2005) muestran un índice de *accesibilidad local*, utilizando un radio topológico limitado[113]. Los resultados de estos análisis han podido determinar con precisión áreas con altos niveles de accesibilidad local que corresponden a los subcentros más importantes de las mismas. Esta coincidencia no es solamente topológica sino también respecto a la organización espacial de las actividades económicas y a la proporción de movimiento peatonal y vehicular en ellas. Además es posible ver la manera en que éstas se interrelacionan, ya que también se pueden caracterizar formalmente.

[113] Este radio generalmente es 2 ó 3 (de acuerdo al programa empleado para el análisis), sin embargo, puede variar de acuerdo a los resultados arrojados por el análisis (en algunos casos un análisis con un radio pequeño no provee información necesaria para hacer alguna observación importante, por lo que en este caso, se incremente el radio hasta encontrar uno que sí sea significativo) o al propósito de la investigación.

Recordemos que los objetivos de esta parte de la investigación son: identificar áreas con un alto potencial de desarrollo a partir del cálculo de sus niveles de accesibilidad; observar la manera en que éstas se relacionan (de manera física) a través de la estructura vial; comparar la localización de estas áreas con los subcentros propuestos por los programas de desarrollo urbano, empleando otras variables.

Debido a lo anterior, el análisis del AUCM hecho con *Space Syntax* se comparará con: ocho *sectores metropolitanos*[114] propuestos por la COMETAH (1998) y cuyos *núcleos de centralidad* fueron precisados posteriormente por Metropoli 2025 (2006) y los nueve centros urbanos y los corredores urbanos propuestos en el Plan General de Desarrollo Urbano del Distrito Federal (Departamento del Distrito Federal, 1982).

Los niveles de accesibilidad para esta sección fueron calculados con una profundidad de 3 conexiones. Al hacer las primeras pruebas del modelo (ver Figura 5.5), se hizo el análisis con diferentes radios, iniciando con 2 conexiones, seguido por 3, 4 y 5. Al observar los mapas se decidió descartar el primero porque la distribución de los valores de accesibilidad estaba muy sesgada a la izquierda, es decir, había una gran cantidad de líneas con valores de accesibilidad muy bajos y por lo tanto, resultaba poco indicativo para los objetivos planteados en esta investigación. Por lo tanto, observando el valor de la mediana (=3) de la distribución de las líneas del AUCM por su conectividad (Figura 4.11), se consideró la profundidad de 3 conexiones como un valor mas representativo de la ciudad de México y útil para este análisis[115].

Lo primero observado fueron los valores más significativos de la accesibilidad local en el territorio (Mapa 16) para identificar las líneas (y áreas) con los valores mas altos y bajos; posteriormente se buscarán coincidencias con las áreas identificadas en los mapas de accesibilidad metropolitana.

Se puede ver cómo los altos niveles (representados en colores cálidos: rojo, naranja y amarillo) de accesibilidad local se distribuyen por casi todo el territorio, pero con una mayor concentración en el área central, principalmente dentro de los límites del Distrito Federal, y oriente del AUCM, especialmente en los municipios de Ecatepec, Nezahualcóyotl y Valle de Chalco Solidaridad; en el poniente, destaca una mancha continua de líneas accesibles que cubre

[114] Los sectores 9, 10, 11 y 12 no están incluidos en este estudio porque para el primero no se señala ningún núcleo de centralidad, mientras que los otros 3 no se encuentran dentro del área de estudio de esta investigación.
[115] Recordemos que el cálculo de la accesibilidad depende tanto del número de líneas del sistema a analizar, como del número de conexiones de cada línea.

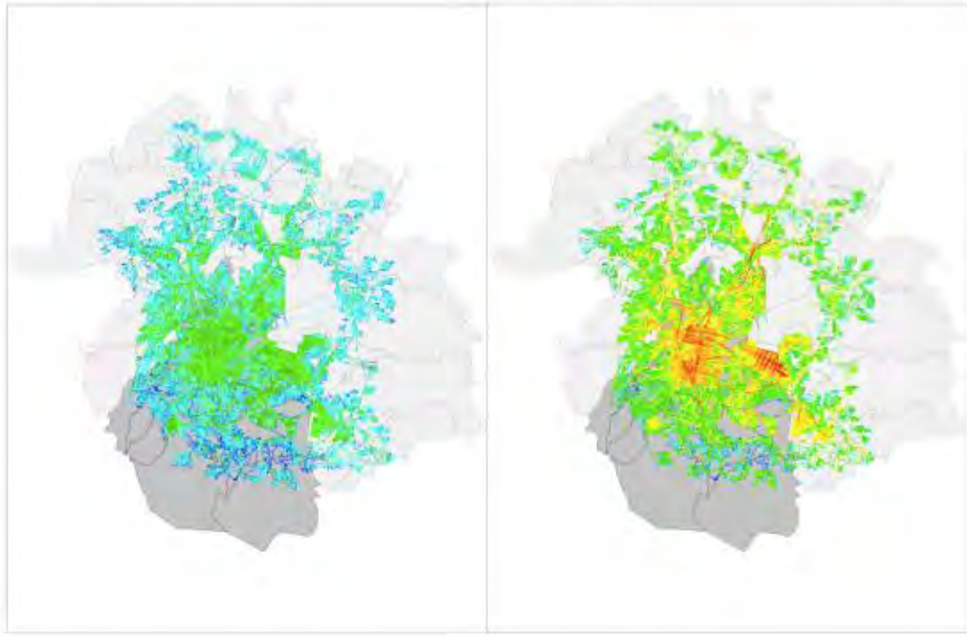
en los municipios de Atizapán, Cuautitlán Izcalli, Naucalpan, Tlalnepantla y Tultitlán; finalmente, en el sur destacan los bajos niveles de accesibilidad (representados con colores azules en el mapa), aún cuando existen dos núcleos de líneas con valores altos de accesibilidad (las colonias Pedregal de San Nicolás, Lomas y Héroes de Padierna -en la delegación Tlalpan- y el centro de Xochimilco) y líneas largas que conectan los diferentes asentamientos periurbanos.

Otro resultado que llama la atención es la poca influencia que tiene el Metro para la accesibilidad local, lo que contrasta con su gran importancia en la accesibilidad metropolitana (Cuadro 5.2). En este caso sólo hay dos líneas (las líneas 3 y 8) dentro de las 27 líneas más accesibles (primer intervalo) a comparación de las siete que aparecen dentro del mismo intervalo de los valores metropolitanos; de las otras diez, siete aparecen en el segundo intervalo y las otras tres están dentro del tercer intervalo, sin embargo, en ambos casos aún cuando los valores son elevados comparados con todo el sistema, si se comparan contra su valor de accesibilidad metropolitana son bajos, como se puede ver en el Cuadro 5.2.

Figura 5.5. Pruebas del análisis de accesibilidad con diferentes radios

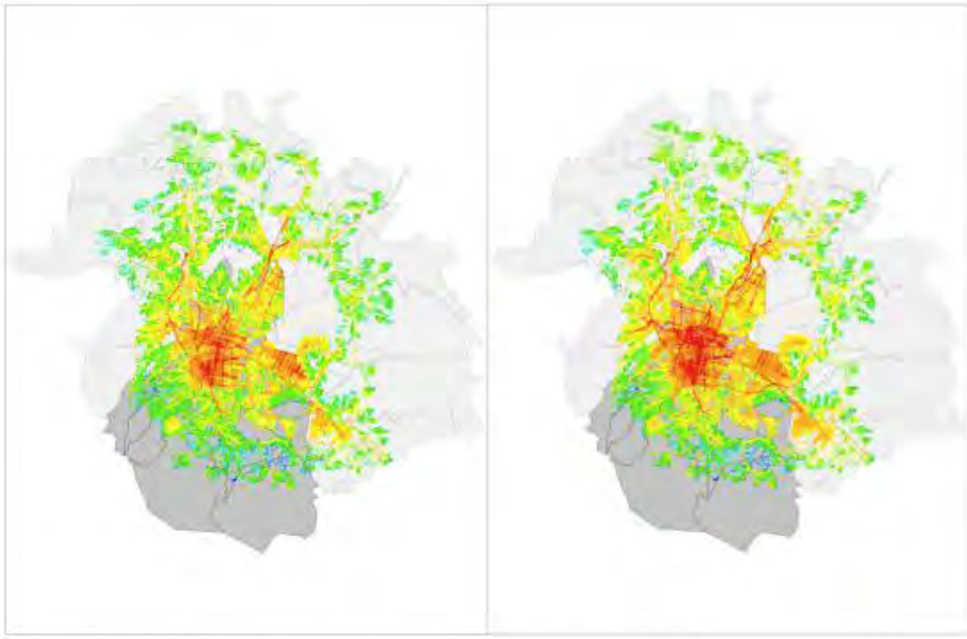
Mapa . Distribución de la accesibilidad calculada a un radio topológico 2.

Mapa . Distribución de la accesibilidad calculada a un radio topológico 3.



Mapa Distribución de la accesibilidad calculada a un radio topológico 4.

Mapa Distribución de la accesibilidad calculada a un radio topológico 5.



178

Los mapas muestran pruebas de análisis hechos con los radios 2, 3, 4 y 5 (empezando de la esquina superior derecha) en un modelo simplificado al usado para este estudio. Fuente: Elaboración propia

A partir de estos resultados se podrían sugerir algunas cuestiones que sería necesario complementar con otros estudios para poder hacer una afirmación categórica. La primera cuestión es que la red del Metro ha sido diseñada y construida bajo una visión de gran escala, pero que la considera solamente como un sistema de movilidad que da servicio a los principales centros de actividades de la metrópoli (Borja Navarrete, 1997: 85) y no se plantea como un verdadero detonador de varias actividades organizadas a lo largo de las líneas, tal y como lo proponía el Programa General de Desarrollo Urbano (Departamento del Distrito Federal, 1982).

Cuadro 5.2. Niveles de accesibilidad (metropolitana y local) de las líneas del Metro

	"*Ranking*" dentro de la red	
Línea del Metro	**Accesibilidad Metropolitana**	**Accesibilidad Local**
1	6	83
2	4	104
3	1	6
4	79	493
5	21	197
6	39	229
7	9	65
8	15	21
9	31	136
A	104	1,076
B	14	39
Tren Ligero	163	1,487

Fuente: Elaboración propia

La segunda observación es respecto a cómo y porqué los habitantes usan la red del Metro, lo cual va íntimamente ligado con la forma en que la ciudad esta construida (una estructura muy fragmentada y desarticulada): al parecer, para realizar viajes largos emplean el Metro (cuando es posible) y para los cortos prefieren usar otro modo de transporte de superficie. El Metro, entonces es una red que le permite a los usuarios alcanzar sus destinos distantes rápidamente, "evitándole" trazar (mentalmente) y recorrer rutas complejas, es decir, con muchos cambios de dirección, además del ahorro en el tiempo de desplazamiento. Esta afirmación podría explicar parcialmente el alto porcentaje del uso de los "colectivos" dentro de la distribución de viajes por modos de

transporte (Figura 4.2), y complementar algunos estudios hechos (Ibarra y Lezama, 2008; Sobrino y Ibarra, 2008) donde se observa que "la gente que vive en una región tiende a trabajar preferentemente en ella" (Ibarra y Lezama, 2008: 137), lo que sugiere que éstos son viajes cortos y que además es, casi exclusivamente en el Distrito Federal donde los habitantes pueden usar el Metro.

Núcleos de accesibilidad

Si desagregamos los niveles de accesibilidad y revisamos los cuatro intervalos que tienen los valores mas altos en su conjunto (Mapa 17) podemos ver de manera mas clara estas concentraciones, de las cuales destacan ocho:

1. El núcleo Centro Histórico es el principal y cubre las delegaciones Azcapotzalco, V. Carranza, Cuauhtémoc, M.Hidalgo (parcialmente), Iztacalco, Iztapalapa (el área colindante con la delegación B. Juárez), B. Juárez y G.A. Madero (el área colindante con las delegaciones Azcapotzalco y Cuauhtémoc);
2. Localizadas al suroeste del Distrito Federal encontramos el área comprendida por las colonias Pedregal de San Nicolás, Héroes de Padierna y Lomas de Padierna (en la delegación Tlalpan), al que se le denominará San Nicolás – Padierna;
3. Al oriente, el antiguo poblado de Santa Cruz Meyehualco (en la delegación Iztapalapa), que se le llamará con el mismo nombre;
4. En el municipio de Naucalpan, el área entre la Carretera Naucalpan Toluca, el Blvd. M. Ávila Camacho y la Calz. De los Maestros (partiendo de la intersección con el Blvd. M. Ávila Camacho);
5. En el municipio de Ecatepec, se puede observar que las concentraciónes se dan a lo largo de tres ejes norte-sur: la Avenida Central, la Ruta 1 Ejército del Trabajo y la Autopista México Pachuca; Ciudad Neza (del Municipio de Nezahualcóyotl);
6. En el municipio de Chimalhuacán, el área comprendida entre Av. Del Peñón y Ejido Colectivo;
7. En Valle de Chalco Solidaridad el área cubre casi en su totalidad el área urbanizada, al igual que en
8. Ciudad Neza en el municipio de Nezahualcóyotl.

De estas ocho, cinco (el núcleo central, Ecatepec, Iztapalaca, Naucalpan y Ciudad Neza) también tienen la propiedad de ser parte de la *ciudad accesible*, mientras que las otras tres adquieren un valor importante a nivel local.

Como la extensión del núcleo Centro Histórico resulta ser muy grande, será necesario desagregar mas este conjunto, para ver si es posible identificar áreas con el potencial para desarrollarse como subcentros o corredores urbanos. El Mapa 18 muestra los dos primeros intervalos de las líneas mas accesibles a esta escala. El primer intervalo (las 27 líneas mas accesibles) esta representado en color rojo; de éstas podemos señalar que 16 están dentro del Distrito Federal y las otras 9 en tres municipios del Estado de México (Ecatepec, Nezahualcóyotl y Valle de Chalco Solidaridad, los tres al oriente del AUCM) y 2 son líneas de la red del Metro (líneas 3 y 8).

Al revisar los valores de accesibilidad metropolitana, conectividad y longitud de las 27 líneas más accesibles a esta escala podemos ver que doce líneas presentan altos niveles de accesibilidad a las dos escalas, doce líneas son de las 25 más conectadas, diez son de las 27 más largas de toda la red y finalmente, 2 líneas están dentro de los 25 valores más altos de las cuatro mediciones (Cuadro 5.3). En los siguientes párrafos observaremos lo que sugieren estos resultados.

Cuadro 5.3. Las 27 líneas más accesibles de la Ciudad de México a escala local.

ID	Calle (Nomenclatura)	Accesibilidad Local (R3)	Longitud (km)	Conectividad	Frente de cuadra (km)
47	Av. Adolfo López Mateos [Mpo. Ecatepec]	6.0191	9.339	161*	0.058
10	Circuito Interior: Av. Río Consulado * – Paseo de las Jacarandas – Av. Instituto Técnico Industrial – Calz. Melchor Ocampo – Av. José Vasconcelos – Arq. Carlos Lazo	5.9394 *	13.8372 *	226 *	0.061
6	Vía Tapo Express – Av. Bordo de Xochiaca – Av. Lázaro Cárdenas [Mpo. De Nezahualcóyotl y Del. V. Carranza]	5.8685	14.7691 *	179 *	0.083
14	Av. Morelos – Av. 16 de Septiembre – Calz. San Bartolo Naucalpan – Calz. México Tacuba – Av. Ribera San Cosme – Puente de Alvarado – Av. Hidalgo (hasta República de Argentina)	5.73631*	12.9208 *	156 *	0.083
62	Calle Bolivar (desde Calle Tacuba hasta Av. Antonio Rodriguez)	5.6678 *	8.277	103	0.081
91641	Metro: Línea 3	5.61501 *	20.6261 *	59	n / a
40		5.6107	9.952	85	0.118
39	Av. Insurgentes Norte (desde casi intersección con Av. Acueducto) hasta Av. Insurgentes Centro (intersección con Av. Chapultepec)	5.60446 *	10.168	70	0.147
21	Av. Miguel Hidalgo – Av. De las Granjas – Eje 3 Norte Av. Cuitlahuac – Calz. Gral. Mariano Escobedo [Mpo. De Tlalnepantla de Baz y Delegs. Azcapotzalco y M. Hidalgo]	5.6040	11.6666 *	99	0.119
29	Eje 1 Norte: Jose Antonio Alzate – Mosqueta – Rayón – Héroes de Granaditas – Av. Del Trabajo – Albañiles – Norte 17 – Hangares de Aviación – Miguel Lebrija	5.59912 *	10.952	129 *	0.086
73	Calz. De los Misterios - Paseo de la Reforma (hasta Antonio Caso)	5.59525 *	7.559	87	0.088
57	Calle Bolivar (desde Calle Tacuba hasta Av. Río Churubusco)	5.5935 *	8.767	106	0.083
41	Av. Chimalhuacan [Mpo. Nezahualcóyotl]	5.5750	9.751	279 *	0.035
26	Av. División del Norte (desde Viad. M. Alemán hasta Calz. Del Hueso)	5.55543 *	11.256	140*	0.081
3	Autopista México Pachuca [Mpos. De Tecámac y Ecatpec]	5.5361	17.738 *	168 *	0.106
51		5.5281	9.198	122	0.076
5	Av. México Pachuca – Vía José María Morelos – Carr. México Laredo [Mpos. De Ecatepec]	5.5157	15.445 *	126 *	0.124
50	Eje 2 Norte desde intersección con Eje 3 Norte (Calz. Camarones) hasta la intersección con Calle E. Zapata [Delegs. Azcapotzalco, Cuauhtémoc y V. Carranza]	5.4999	9.203	135 *	0.069
97	Av. Pantitlán [Mpo. Nezahualcóyotl]	5.4936	6.782	222 *	0.031
8	Av. México Pachuca – Vía José María Morelos – Carr. México Laredo [Mpo. De Ecatepec]	5.4924	14.2295 *	116	0.124
41670	Metro: Línea 8	5.48674 *	16.448 *	55	n / a
146		5.46306 *	5.711	67	0.087
13	Eje 8 Sur. Calz. Ermita Iztapala (desde Eje 3 Oriente hasta Calz. Ignacio Zaragoza) [Del. Iztapalapa]	5.4622	13.1846 *	194 *	0.068
63	Av. Marina Nacional (desde Calz. México-Tacuba) - Antonio Caso - Artículo 123 - Manzanares (esq. Av. Rosario)	5.46067 *	8.271	91	0.092
144		5.4541	5.748	95	0.061
136		5.4534	5.872	81	0.073
275		5.45148	4.37459	38	0.118232
	MEDIANA DEL INTERVALO	n / a	9.85	124	0.083
	MEDIANA DEL AUCM	n / a	0.16	3	0.121

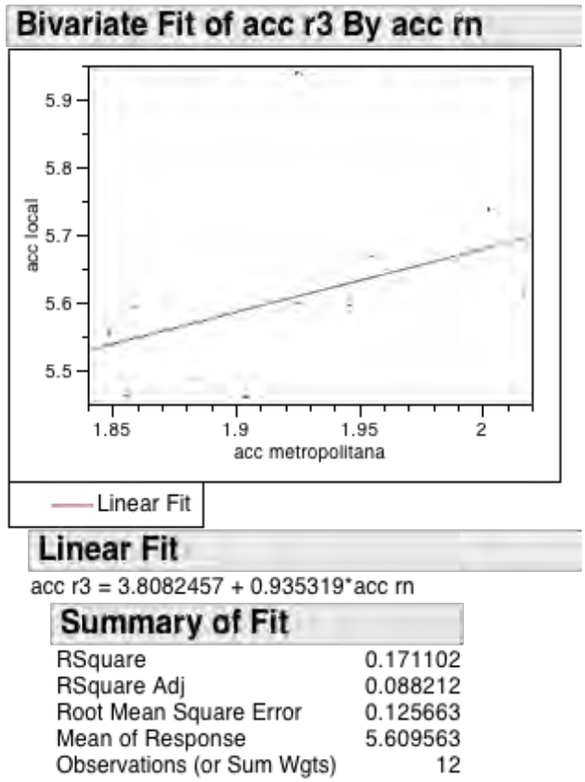
** Estos valores coinciden con los 25 valores más altos de la medida observada, en el caso de la accesibilidad el comparativo es con los valores de accesibilidad metropolitana.*

Nota: Se empleó la mediana como medida de tendencia central, ya que en todos los casos los datos presentan una distribución sesgada.

Fuente: Elaboración propia

La relación entre los niveles de accesibilidad en las dos escalas se pueden determinar con mayor precisión usando la medición de *sinergia*, con la cual podemos observar cómo áreas importantes a nivel local se relacionan físicamente con la estructura metropolitana. Con los datos observados en el Cuadro 5.3, uno esperaría encontrar un relación muy fuerte, sin embargo, al observar la sinergia entre ambos niveles de accesibilidad (Figura 5.6) podemos observar que no la hay (el valor de la R^2=0.17). Parece ser que este resultado evidencia una vez mas el hecho de que la ciudad de México tiene una estructura muy fragmentada y desarticulada.

Figura 5.6. Sinergia de las 12 líneas mas accesibles a nivel local y metropolitana



Fuente: Elaboración propia

Con ayuda de los siguientes tres intervalos (el segundo intervalo se muestra en el Mapa 18 en color naranja) es posible distinguir entre los polígonos y los corredores de alta accesibilidad local. Para los polígonos se decidió hacer una categorización que permitiera diferenciar la importancia de cada uno. El procedimiento para esta categorización se basó en la agregación de líneas y fue el siguiente: empleando como base los dos primeros intervalos (262 líneas), se observó si había alguna concentración de líneas que sugiriera la existencia de un núcleo de accesibilidad, a estos polígonos se les denominó *Núcleos categoría 1 (N1)*. Después, a los dos intervalos se le añadió el tercer intervalo y se observaron dos fenómenos: los N1 se poblaron con más líneas, reforzando su dominio o presencia, y "aparecieron" otros núcleos alrededor de líneas de los 2 primeros intervalos que no eran evidentes en la categoría anterior, por lo que se les llamó *Núcleos categoría 2 (N2)*. Finalmente, al agregarse el cuarto intervalo de líneas más accesibles aparecieron otros núcleos o concentraciones de líneas a los cuales se les nombró *Núcleos*

categoría 3 (N3). En los siguientes párrafos se hará una descripción de estos, para después compararlos con los programas mencionados en párrafos anteriores.

Núcleos categoría 1

El polígono Centro Histórico destaca por estar claramente delimitado y cruzado por once de 27 líneas del primer intervalo, siendo incluso mas extenso que el localizado en esa área en el análisis de la escala metropolitana y cubre una superficie de aproximadamente 15.5 Km^2 y sus límites son: el Circuito Interior al norte y poniente, al sur por la calle Antonio Caso – Venustiano Carranza y al oriente por el Eje 1 Oriente, y es atravesado longitudinalmente por los ejes viales 1 Norte (Mosqueta – Rayón) y 2 Norte (E. Guzmán – Canal del Norte), mientras que Av. Insurgentes Centro, Av. Paseo de la Reforma y los Ejes 1 Poniente (Guerrero) y Central (Lázaro Cárdenas) lo hacen transversalmente.

El segundo polígono que se distingue esta localizado en su totalidad dentro de la Delegación B. Juárez, al cual se le ha llamado Núcleo Del Valle, siendo sus límites la calle Luz Saviñón al norte y el Eje 8 Sur (José Ma. Rico) al sur, mientras que la Av. Insurgentes Sur es el límite poniente y el oriente es la calle de Simón Bolívar, su superficie es de aproximadamente 9.8 km^2 y también se puede sobreponer al segundo polígono encontrado a partir de los valores de accesibilidad metropolitana. La atraviesan diagonalmente la Av. División del Norte y en sentido norte – sur son siete calles y la línea 3 del Metro; de estas siete calles, cuatro (Eje 1 Pte: Av. Cuauhtémoc, Calles de Bolívar e Isabel la Católica y la Calz. Tlalpan) unen este polígono con el descrito en el párrafo anterior. En el otro sentido (oriente – poniente) son 6 líneas las que atraviesan, destacando los ejes viales 5, 6 y 7 Sur que conectan este polígono con otro núcleo localizado en la delegación Iztapalapa.

La tercer área destacada es la que esta dentro del municipio de Nezahualcóyotl, en la zona de Ciudad Neza, articulada a partir de tres ejes oriente – poniente[116] que son atravesados por muchas calles en sentido norte – sur. Su extensión es la mayor de los tres polígonos de esta categoría, con una superficie aproximada que cubre es de 17.5 km^2, lo cual nos indica el potencial que tiene para el oriente de la ciudad. Sus límites son: al norte la Av. Bordo de Xochiaca, al

[116] Estos tres ejes son Av. Borde de Xochiaca, Av. Chimalhuacán y Av. La Escondida, los cuales están dentro del primer intervalo de líneas más accesibles a nivel local.

oriente las avenidas Lázaro Cárdenas – John F. Kennedy, al sur Av. Texcoco y al poniente Av. Nezahualcóyotl.

Las tres siguientes destacan no por ser polígonos, sino mas bien un nodo vial y de transporte. En ésta convergen avenidas importantes para la ciudad, líneas del Metro y albergan un Cetram. Hay dos nodos en el poniente, el primero es el de Tacuba, donde se intersectan la Av. Marina Nacional, Av. Legaria y la Calz. México Tacuba y las líneas del Metro 2 (Cuatro Caminos – Tasqueña) y 7 (Rosario – Barranca del Muerto), además que es posible abordar colectivos cuyos direcciones principales son: hacia el norte Izcalli, al oriente a Pantitlán, al poniente hasta el Blvd. M.A. Camacho Periférico en su límite con el Estado de México. El segundo nodo es el de Tacubaya, al cual confluyen Av. Parque Lira, Av. Jalisco, Av. Observatorio (las cuales son importantes porque sirven de conexión para todas la colonias del poniente de la ciudad), tres líneas del Metro (1, 7 y 9), muchas rutas de transporte tienen como origen el Cetram ubicado aquí[117], además de que la Av. Revolución y el Blvd. López Mateos (Periférico) están muy cerca de éste (no más de 500 metros), las cuales son vialidades principales de la ciudad. El tercer nodo que destaca es el ubicado en el área de Pantitlán, contiguo al Circuito Interior y la Av. Miguel Lebrija, su gran importancia radica en ser una de las estaciones de correspondencia "transfronteriza" con mayor afluencia (Sistema de Transporte Colectivo, 2010) donde convergen 4 líneas del Metro (1, 5, 9 y A), de las cuales la línea A proviene de los municipios al oriente del AUCM, la línea 5 se mueve en dirección norte y las líneas 1 y 9 en dirección poniente, lo cual facilita la movilidad de los habitantes a diferentes partes de la ciudad[118], eso sin considerar las rutas que salen del Cetram (ya sea al Distrito Federal o al Estado de México).

Sin embargo, como se puede observar en el Mapa 18, estos polígonos no están aislados o desconectados uno del otro, sino existen vialidades que conectan a cada polígono con el resto de la ciudad y con los otros núcleos, dándoles propiedades *glocales* (Hillier, 1999). Es así que podemos decir que la ciudad se articula para facilitar la posibilidad de moverse de un centro a otro fácilmente, sugiriendo así una posible interacción y/o co-dependencia entre las actividades que concentran. Veamos el ejemplo del núcleo Centro Histórico (por su importancia a escala

[117] Las rutas de transporte "colectivos" que salen del Cetram Tacubaya se dirigen hacia muchas direcciones, p.e. Atizapán (Edo. Mex.), pero principalmente conectan a la zona poniente de la ciudad (delegaciones Cuajimalpa, M. Hidalgo, A. Obregón).
[118] Esto es debido a las correspondencias que tienen estas tres líneas con otras líneas de la red.

metropolitana y local), éste se conecta con los otros núcleos de la siguiente manera: con el núcleo Del Valle principalmente por la calle de Bolívar y el Eje Central Lázaro Cárdenas; con el núcleo Cd. Neza se liga a partir de una serie de conexiones que parten del Eje 1 Norte, el cual se conecta al Circuito Interior (en su tramo oriente) y este a su vez con las avenidas Chimalhuacán y Bordo de Xochiaca, las cuales llegan al corazón de Cd. Neza; con el nodo de Tacubaya, usando el Circuito Interior (en su tramo poniente) como su conector mas directo; con el de Tacuba por dos vialidades, la Calz. México Tacuba y la calle de Antonio Caso – Av. Marina Nacional; y finalmente se conecta con el nodo Pantitlán por el Eje 1 Norte (en el tramo Norte 17).

Núcleos categorías 2 y 3

Los *Núcleos categoría 2* son zonas constituidas por muchas líneas de los intervalos tres y cuatro de la accesibilidad local, pero donde unas cuantas líneas de los primeros intervalos (especialmente el primero) las estructuran y delimitan. En el caso de los *Núcleos categoría 3*, no hay líneas del primer intervalo que atraviesen el área, por lo que están estructuradas a partir de líneas de los intervalos 2, 3 y 4, a excepción del Núcleo Santa Cruz Meyehualco, el cual esta constituido casi en su totalidad por líneas con valores pertenecientes al cuarto intervalo de accesibilidad, pero organizado a lo largo de una línea del primer intervalo (Eje 8 Sur Calz. Ermita Iztaplapa) (ver Mapa 19).

De los *Núcleos categoría 2*, se identificaron cuatro, de los cuales dos son adyacentes al núcleo Centro Histórico y los otros 2 están en los municipios de Ecatepec y Valle de Chalco Solidaridad. Respecto a los dos primeros núcleos (Anáhuac-Anzures y Col. Obrera) son áreas principalmente de tipo habitacional desde principios del siglo XX, ubicados entre *núcleos categoría 1* y por lo tanto, se pueden entender como barrios cuya vida interna esta consolidada y que complementan su vida con los servicios y oportunidades que ofrece el Centro Histórico.

Los núcleos del Estado de México -Ecatepec y Valle de Chalco Solidaridad- (Mapa 19) son totalmente diferentes en sus orígenes a los anteriores, los municipios a los que pertenecen tienen su origen en la migración (tanto de habitantes del Distrito Federal como de otras entidades del país) a partir de 1960[119]. Entonces, es necesario verlas como zonas espacialmente

[119] En 1954 se prohibió en el Distrito Federal la aprobación de fraccionamientos de bajos ingresos, lo que produjo desplazamientos hacia esta zona de la ciudad, donde se "disponía" de un mercado de suelo barato (Ward, 2004:110) para asentarse de una manera irregular (pero con una traza bien dispuesta).

descentralizadas dentro del área metropolitana donde sus habitantes obtienen servicios y satisfacen sus necesidades cotidianas (Ward, 2004: 230), las cuales pueden ser similares (e incluso mayores) al núcleo Centro Histórico solamente en su extensión[120], no así en las condiciones socio-económicas ni el equipamiento y/o infraestructura.

El otro núcleo diferente a los anteriores es el nodo vial de Naucalpan, el cual permite acceder a las principales vialidades del municipio de Naucalpan desde el Anillo Periférico y conectándose con el núcleo Centro Histórico de una manera directa, usando la vía Morelos que se va transformando hasta ser calle Allende que llega a un costado del Zócalo.

De los *núcleos categoría 3* se identificaron nueve concentraciones, cuya otra característica, además de la mencionada respecto a los valores de accesibilidad de las líneas que la conforman, es la de ser áreas no mayores a los 8 km^2, lo cual nos remite a la observación de que la ciudad se ha construido de una manera muy fragmentada. Otra cuestión que debemos destacar es la ubicación dentro de la ciudad de éstos: cinco de ellos (Piedad Narvarte, Roma-Condesa, Constituyentes-Observatorio, Polanco y Lomas de Chapultepec) son prácticamente contiguos y se encuentran dentro o muy cerca de *la ciudad accesible*; los cuatro restantes están en la periferia del AUCM, dos en el sur, San Nicolás–Padierna (en la delegación Tlalpan) y Santa Cruz Meyehualco (en la delegación Iztapala), y los otros dos están en las cabeceras municipales de Texcoco y Chimalhuacán, Estado de México.

Estos núcleos no se encuentran aislados del resto de la estructura urbana sin embargo, en el caso de los de categoría 2 y 3, resulta que el número de posibilidades para conectarse con los otros núcleos empieza a verse limitado, lo que una vez mas muestra la manera en que en la ciudad se han construido retículas de diferentes tamaños sin continuidad ni conectividad. Veamos dos ejemplos (uno de cada categoría):

1. Ecatepec -N2- (Figura 5.7) esta delimitado por una vialidad muy accesible (la vía José Ma. Morelos – México Pachuca) y se conecta[121] por cinco vialidades dirección norte sur, de las cuales dos están en el primer intervalo de accesibilidad local (Av. R-1 y Av. Central en su tramo poniente) y las otras tres están en el segundo intervalo, dos de la cuales corren a cada lado del Gran Canal (Av. Manzanillo al poniente y Av. Gran

[120] La extensión del Centro Histórico es de 15.5 km^2, mientras que la de Ecatepec es de 10.4 km^2 y la de Valle de Chalco Solidaridad es de 18.1 km^2 aproximadamente.
[121] En este caso, al decir que se conecta el núcleo se esta considerando que las vialidades mencionadas van mas allá de los límites del mismo núcleo, lo que le permite a éste conectarse con el resto de la estructura vial.

Canal al oriente) y la otra calle es el tramo oriente de Av. Central; en la otra dirección (oriente poniente) solamente dos vialidades lo conectan con el resto de la estructura: la Av. México – La Gobernadora (al norte) y la Av, de los Aztecas (al sur).

Figura 5.7. Conexión del núcleo Ecatepec (N2) con la estructura vial



Las líneas en color gris pertenecen al 5 intervalo o menor. Fuente: Elaboración propia

2. Polanco -N3- (Figura 5.8) esta limitado por vialidades con los valores de accesibilidad mas altos del núcleo: FC de Cuernavaca al norte y poniente, Av. Paseo de la Reforma al sur y Av. Mariano Escobedo al oriente. Casi todas las vialidades que cruzan al núcleo son dirección oriente poniente, siendo la única manera de cruzar Polanco de norte a sur, sin tener que cambiar de línea, es usando la línea 7 del Metro.

Figura 5.8. Conexión del núcleo Polanco (N3) con la estructura vial



Las líneas en color gris pertenecen al 5 intervalo o menor. Fuente: Elaboración propia

Si relacionamos la localización de los núcleos presentados con la distribución poblacional de acuerdo a los niveles de ingresos y el diagrama de zonas "ecológicas" presentados por Ward (2004) en su estudio de la ciudad de México, podemos ver el tipo de población que habita el núcleo y por lo tanto, darnos una idea del tipo de servicios y comercios que la población necesita para satisfacer sus necesidades (Cuadro 5.4), esto porque según los hallazgos encontrados usando *Space Syntax*, las zonas accesibles a nivel local son aquellas áreas que concentran las actividades económicas que necesitan la interacción directa con sus clientes (altos niveles de movimiento) y por lo tanto, se benefician con sus efectos económicos (Hillier, 1999: 06.1).

Lo observado en este cuadro requiere de un estudio mucho mas profundo donde se comparen los niveles de accesibilidad obtenidos con: las características socioeconómicas de la población que habita cada núcleo, los usos de suelo reales y el equipamiento con el que cuentan para poder hacer una planeación integral adecuada a las necesidades reales del territorio y sus habitantes.

Cuadro 5.4 Núcleos de accesibilidad y tipo de población que los habita

NÚCLEOS		POBLACION
Categoría	Nomenclatura	Ingresos (Tipo de vivienda)
N1	Centro Histórico	Zona comercial
	Cd. Neza	Proletaria (popular nueva)
	Del Valle	Media alta (residencia de primera clase, lujo y gran lujo)
N2	Anahuac – Anzures	Élite con "infiltraciones" (residencia de primera clase)
	Chalco	Proletaria (popular nueva)
	Ecatepec	Proletaria (residencia media)
	Naucalpan	Proletaria (residencia popular)
	Obrera	"Invasión" (residencia popular)
N3	Chimalhuacán	No aparece en el mapa ni en diagrama
	Constituyentes – Observatorio	Elite con "infiltraciones" (residencia de lujo)
	Lomas de Chapultepec	Elite (residencia de gran lujo)
	Piedad Narvarte	"Invasión" (residencia media)
	Polanco	Elite con "infiltraciones" (residencia de lujo)
	Roma - Condesa	"Invasión" (residencia de lujo)
	San Nicolás – Padierna	Proletaria (popular nueva)
	Sta. Cruz Meyehualco	Proletaria (popular nueva)
	Texcoco	No aparece en el mapa ni en diagrama

Por "infiltración" se entiende el proceso en el que grupos de ingresos medios-altos ocupan residencias y predios de zonas exclusivas (de élite), bajando de categoría en el mercado inmobiliario ; mientras que por "invasión " se entiende el proceso de cambios en el uso de suelo (de residencial a comercial, de servicios e incluso vivienda multifamiliar). Fuente: Peter Ward (2004: 145).

Corredores urbanos

Los corredores urbanos son de gran importancia para las ciudades, ya que son desarrollos lineales que concentran altas densidades de población y concentran actividades económicas (generalmente establecimientos comerciales y de servicios, como oficinas, incluso algo de industria); es ahí también donde se da una gran proporción del movimiento de personas y mercancías, y en cuestiones formales, son lo que le dan la fisonomía a la ciudad.

En el caso del crecimiento de la ciudad de México (a partir de 1950) se ha considerado como corredores urbanos a las cinco carreteras (Cuernavaca, Pachuca, Puebla, Querétaro y Toluca), las cuales han servido de ejes de crecimiento hacia la periferia, mientras que las vialidades de acceso controlado (como el Anillo Periférico y el Circuito Interior), los ejes viales, la red del Metro (principalmente las líneas que corren a nivel de calle) y otras avenidas que comunican al Estado de México con el Distrito Federal han sido consideradas como los principales corredores intraurbanos.

Sin embargo, no se ha dado la importancia debida a éstos como los grandes elementos estructuradores del desarrollo urbano, capaces de integrar los usos de suelo con el transporte, sino solamente como arterias que facilitan la movilidad, convirtiéndolos en corredores de transporte. El PGDUDF (Departamento del Distrito Federal, 1982) proponía una nueva organización de la ciudad (en este caso para el Distrito Federal exclusivamente) en función de dos componentes: los Centros Urbanos y los Corredores Urbanos, con el apoyo del transporte, sin embargo y como es el caso de la planeación en México, la implementación no fue eficaz, además que a la llegada de una nueva administración este programa se dejó a un lado.

Regresando al análisis de accesibilidad local, empleando el criterio de las líneas más accesibles (primero y segundo intervalos), se identificaron 63 corredores que respondían de mejor manera a la definición de corredor urbano (Mapa 20), es decir que fueran líneas largas que conectaran distintas áreas de la ciudad, pero excluyendo las autopistas (por ser vías de alta velocidad) y las líneas del Metro (porque no puede haber actividades económicas a lo largo de los túneles, mientras que las líneas de superficie y "aéreas" corren a lo largo de vialidades que funcionan como corredores urbanos).

De los corredores identificados, solamente cuatro son "transfronterizos", es decir, empiezan en una entidad y terminan en la otra, mientras que 26 están dentro de los límites del Estado de México; los 33 restantes están en el Distrito Federal. Es necesario notar algunas cuestiones respecto a éstos:

1. De los 33 localizados dentro del Distrito Federal, aproximadamente la mitad (16) son secciones de ejes viales, lo cual nos habla del valor que tienen estos como elementos para una planeación integral de la ciudad, y no solamente como corredores para la movilidad.
2. La mayoría de los corredores están dentro de la ciudad central, es decir, las delegaciones V. Carranza, Cuauhtémoc, M. Hidalgo y B. Juárez, pero más importante es que todos están dentro de *la ciudad accesible*, a excepción de tres: el Corredor Eje 6 Sur en el tramo entre el Eje 3 Oriente (Fco. Del Paso y Troncoso), el Eje 8 Sur (Ermita Iztapalapa) y el Corredor Tláhuac Chalco.
3. Este último corredor tiene la función de conectar los poblados periurbanos de la delegación Tláhuac con la zona de Chalco de Díaz Covarrubias (la cual es diferente a Valle de Chalco Solidaridad).

4. La zona sur de la Ciudad de México no cuenta con corredores urbanos con dirección oriente – poniente, lo cual nos habla de una zona con vialidades discontinuas, que complican los desplazamientos en la ciudad.
5. Como se puede ver en el Mapa 21, las vialidades del sur de la ciudad tales como el Anillo Periférico, Tlalpan (Calzada y Viaducto), Calz. Del Hueso, Av. Acoxpa, Calz. De las Bombas y Av. Tláhuac entre otras aparecen con valores de accesibilidad que los ubica dentro de los intervalos 3 y 4, por lo que no satisficieron el criterio para ser consideradas como corredores urbanos[122].
6. De los 26 corredores localizados en el Estado de México, la mayoría se concentran en cuatro municipios: al poniente, Naucalpan y Tlalnepantla, que fueron de los primeros municipios en integrarse a la zona metropolitana y donde se localizaron las industrias en la década de 1970 (incluso todavía hay algunas); mientras que al oriente Ecatepec y Nezahualcóyotl, los cuales pueden alojar los servicios necesarios para los habitantes de estos dos asentamientos.
7. Un corredor en el Estado de México que ha llamado la atención desde el análisis de accesibilidad metropolitana es la Vía José López Portillo que conecta al Blvd. A. López Mateos (Anillo Periférico Norte) con la Carretera México Pachuca (en el municipio de Ecatepec).

Finalmente en el Mapa 21 se puede apreciar la estructura vial del AUCM con los niveles de accesibilidad local y los núcleos de accesibilidad y los corredores urbanos superimpuestos. De aquí podemos observar que son las áreas periféricas del AUCM las que “carecen” de corredores urbanos y de núcleos de accesibilidad. Se pone entre comillas la palabra carecen debido a que no se cree que en verdad sea así, si uno observa con mayor detenimiento, uno podría observar que existen líneas que conforman núcleos o nodos y que al mismo tiempo funcionan como corredores urbanos.

Los problemas que, al parecer se presentan en esta ocasión son dos: la escala de análisis y el tipo de representación que se seleccionó (mapa de líneas continuas). El primero se refiere a que

[122] El caso particular del Anillo Periférico esto sucede debido a la manera en que esta representada la vialidad desde la cartografía digital utilizada como base para hacer el análisis de accesibilidad. Es decir, la línea que representa el eje de calle presenta algunas discontinuidades que no permitieron al software hacer la agregación correctamente.

al hacer un análisis topológico de una zona metropolitana tan extensa como la ciudad de México, áreas periféricas tan pequeñas como los poblados al norte (Zumpango, Huehuetoca o San Martín de las Pirámides, por nombrar unos) "perderán" algunas de las propiedades, lo cual nos lleva al problema del tipo de mapa seleccionado para este análisis.

Para esta investigación, la decisión fue tomada mas por una cuestión de factibilidad de correr el modelo y lograr algunos resultados usando exclusivamente la medición de la accesibilidad, ya que la medida de "selección de rutas" en el modelo de líneas continuas no ha sido desarrollado adecuadamente, y además, sus autores argumentan que las líneas más accesibles representan también líneas de movimiento en la ciudad (Figueiredo y Amorim, 2004).

Comparación con los objetivos de dos programas de desarrollo urbano

Los resultados obtenidos con el análisis de accesibilidad local se compararon con dos programas de desarrollo urbano: el Programa General de Desarrollo Urbano del Distrito Federal elaborado por la Secretaría de Obras y Servicios y la Dirección General de Planificación del Distrito Federal (1982), el cual sirvió de base para los programas posteriores; el segundo es el Programa de Ordenación de la Zona Metropolitana del Valle de México realizado por la Comisión Metropolitana de Asentamientos Humanos (1998), el cual ya planteaba de una manera real, la necesidad de resolver los problemas a un nivel metropolitano, además de haber sido el programa integral más cercano al año de análisis de esta investigación.

Programa de General de Desarrollo Urbano del Distrito Federal –PGDUDF-

El Programa hacía la distinción de núcleos y corredores urbanos, porque los consideraba como elementos estratégicos para el desarrollo de la ciudad. Sin embargo solamente se enuncian los nueve centros urbanos, pero no los subcentros o los corredores urbanos, por lo que no es posible tener la localización precisa de estos, así que se hizo una superposición del mapa de accesibilidad local y del PGDUDF (Figura 5.9) para poder identificar las coincidencias y las diferencias entre los centros, subcentros y corredores urbanos y los núcleos de accesibilidad y corredores urbanos resultantes del análisis de esta investigación.

De los núcleos y corredores encontrados en el análisis de accesibilidad, solamente consideraremos los que están dentro de los límites del Distrito Federal debido a que el programa

es para esta entidad, de esta manera solo se considerarán 14 núcleos de accesibilidad y 37 corredores urbanos.

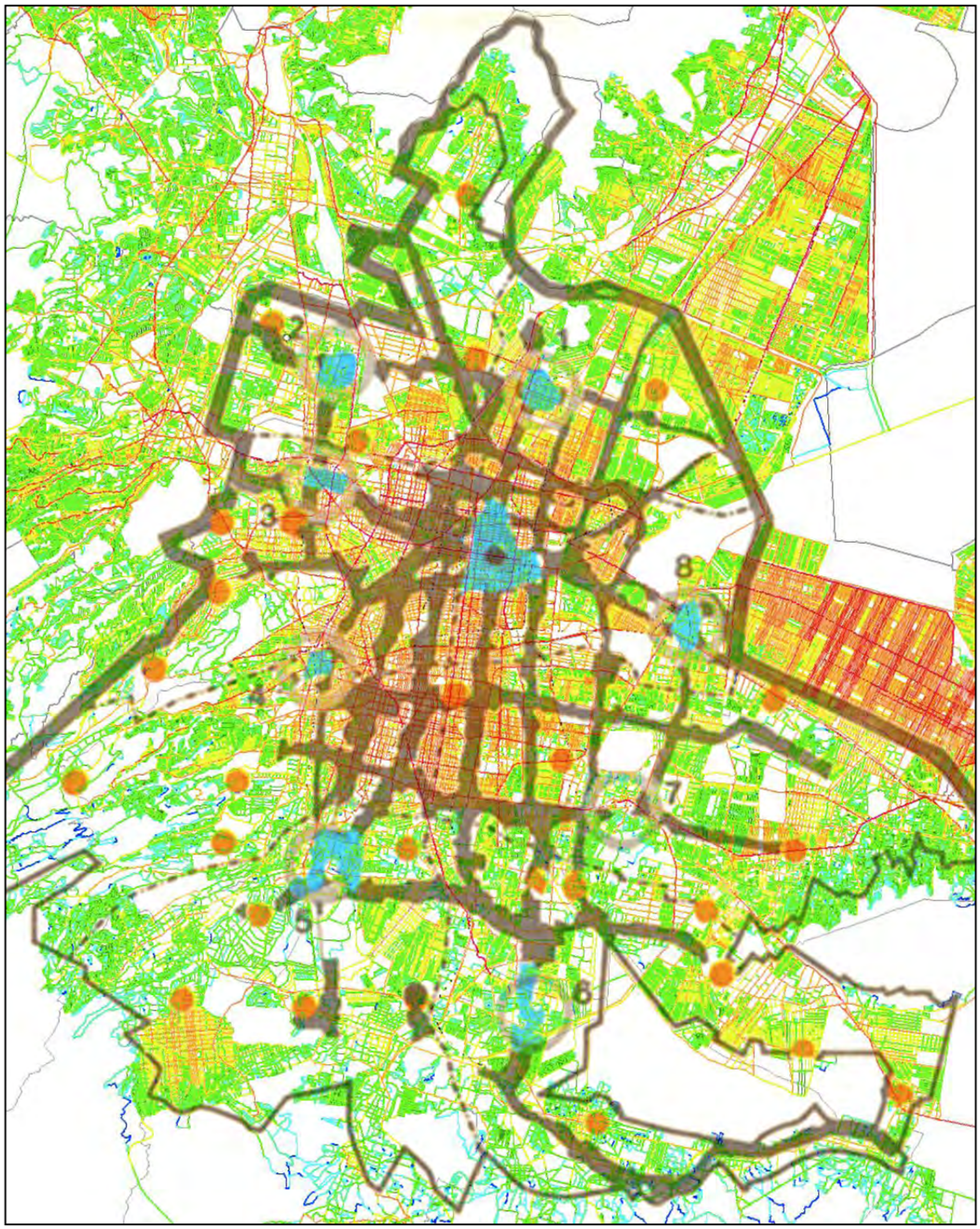
Al comparar los centros urbanos –C.U.- del PGDUDF con las mediciones de accesibilidad local, especialmente con los núcleos y corredores, observamos lo siguiente: el Centro metropolitano y los centros urbanos Tacuba, Tacubaya y Zaragoza coinciden con los encontrados a partir de los niveles de accesibilidad local; La Villa, Azcapotzalco e Iztapalapa se encuentran sobre los corredores urbanos identificados a partir de la accesibilidad (los dos primeros coinciden con el corredor Av. Montevideo y el tercero con corredor Ermita Iztapalapa –Eje 8 Sur-); el C.U. San Ángel esta localizado muy cerca al Corredor Insurgentes Sur, sin embargo las líneas que cruzan el corredor y llegan hasta el área de San Ángel tienen bajos o medianos niveles de accesibilidad (representados en los colores verdes); finalmente, la configuración de la estructura vial no facilitaría un buen desarrollo para el C.U. Coapa[123].

Si comparamos los núcleos de accesibilidad (de los tres tipos) con los centros y subcentros propuestos por el PGDUDF podemos ver que de los cinco núcleos categoría 1 (N1) solamente el núcleo Del Valle no coincide con ningún centro urbano propuesto (Cuadro 5.5); sin embargo, cerca de este se propone un subcentro y cuatro corredores urbanos que lo atraviesan[124], por lo que el área también podría considerarse con un alto potencial de desarrollo de acuerdo a este programa.

De los dos núcleos categoría 2 (N2), ninguno corresponde con un centro o subcentro urbano, pero al igual que el núcleo Del Valle, los atraviesan o limitan corredores urbanos. La posible razón para que esto suceda es su cercanía inmediata con el Centro Metropolitano.

[123] Sin embargo, en esta zona, particularmente en el cruce de Av. Acoxpa y Eje 1 Ote. Canal de Miramontes, hay grandes establecimientos comerciales que proveen de bienes y servicios a los habitantes de sus alrededores.
[124] Al parecer el PGDUDF proponía un subcentro en el cruce de Calzada de Tlalpan y Eje 4 Sur (Xola) y los cuatro corredores eran: Eje 4 Sur, Av. Universidad, Eje 8 Sur y Av. Insurgentes Sur.

Figura 5.9. Comparación de los centros urbanos, subcentros y corredores urbanos propuestos por el PGDUDF y los niveles de accesibilidad local de la estructura vial



En primer plano esta el plano del PGDUDF donde se señalan los centros urbanos, subcentros y corredores. En éste, las áreas en color cyan (y con número) corresponden a los centros urbanos, los puntos naranjas son los subcentros y las líneas semi-transparentes en color gris son los corredores. En segundo plano esta el mapa de accesibilidad local, con la gradiente de colores comúnmente usada: los colores cálidos corresponde a las líneas mas accesibles y los colores fríos a las menos. Fuente: Elaboración propia a partir del mapa de accesibilidad local y del Mapa E-2 de PGDUDF (Departamento del Distrito Federal, 1982).

Respecto de los siete núcleos categoría 3 (N3), cuatro (Sta. Cruz Meyehualco, San Nicolás-Padierna, Lomas de Chapultepec y Polanco) coinciden con subcentros propuestos por el PGDUDF, el núcleo Roma-Condesa esta muy cercano al C.U. Tacubaya y esta rodeado por tres corredores y los dos restantes (Constituyentes-Observatorio y Piedad Narvarte) no coinciden con ningún centro o subcentro.

Cuadro 5.5. Cuadro comparativo de núcleos de accesibilidad y centros propuestos por el PGDUDF

Núcleo de accesibilidad	**Centro de PGDUDF**
Centro Histórico (N1)	C.U. Centro Metropolitano
Del Valle (N1)	Cercano a subcentro
Tacuba (N1)	C.U. Tacuba
Pantitlán (N1)	C.U. Zaragoza
Tacubaya (N1)	C.U. Tacubaya
Obrera (N2)	s/c
Anahuac – Anzures (N2)	s/c
Santa Cruz Meyehualco (N3)	Cercano a C.U. Ixtapalapa
San Nicolás – Padierna (N3)	Subcentro
Lomas de Chapultepec (N3)	Subcentro
Constituyentes – Observatorio (N3)	s/c
Piedad – Narvarte (N3)	s/c
Roma – Condesa (N3)	Cercano a C.U. Tacubaya
Polanco (N3)	Subcentro

"C.U." significa Centro Urbano y "s/c" significa "sin coincidencia". Fuente: Elaboración propia

Respecto a los corredores propuestos por las autoridades del Distrito Federal, fue posible identificar 20, los cuales se enlistan en el Cuadro 5.6, donde también se señala si hay alguna coincidencia con los encontrados en el análisis usando *Space Syntax*. En algunos casos los corredores propuestos cubren vialidades completas, a diferencia del mapa de accesibilidad donde algunas vialidades han sido seccionadas ya sea por la presencia de otros elementos urbanos (como las glorietas) o por defectos del mapa base (como ya se explicó anteriormente).

Cuadro 5.6. Corredores urbanos propuestos por el PGDUDF y su coincidencia con los corredores urbanos (por accesibilidad)

Corredor Urbano	Coincidencia con corredores (por accesibilidad)
Av. Montevideo	Parcial. El corredor propuesto es mayor al obtenido por accesibilidad
Eje 3 Ote. Av. Eduardo Molina	Total
Eje 2 Nte. Av. Congreso de la Unión y Calz. De la Viga	Parcial. Los corredores no son una línea en el mapa de accesibilidad, por lo que se muestran como dos corredores
Calz. De los Misterios – Calz. De Tlalpan	Parcial. Calz. De los Misterios corresponde a un corredor y Calz. De Tlalpan a otro
Insurgentes	Parcial. Av. De los Insurgentes esta dividida en 3 tramos en el mapa de accesibilidad, no coincidiendo el tramo Insurgentes Centro
Circuito Interior	Parcial. Si dividimos el Circuito en norte, sur, oriente y poniente, entonces los tramos norte y poniente están cubiertos, mientras que el sur y oriente solo están parcialmente
Av. Ixtacala – Av. FFCC Nacionales	Parcial. El corredor propuesto es menor al obtenido por accesibilidad
Eje 8 Sur	Parcial. El corredor propuesto es menor al obtenido por accesibilidad
Eje 5 Sur	Total
Av. V. Carranza – Calz. I. Zaragoza	Parcial. El corredor propuesto incluye un tramo de Río San Joaquín
Av. Marina Nacional	Total
Av. Morelos – Av. Hidalgo – Calle de Allende	Total
Eje 2 Norte	Parcial. El corredor propuesto incluye Av. Oceanía y en el de accesibilidad son diferentes
Eje 1 Norte	Total
Av. Revolución	s/c
Coapa – Tláhuac	s/c
Iztapalapa – Zaragoza	s/c
Eje Central	s/c
Perisur	s/c
Santa Úrsula Coapa	s/c

"s/c" significa "sin coincidencia". Fuente: Elaboración propia

Al observar con detenimiento los cuadros anteriores y la figura 5.9, nos podremos dar cuenta de las siguientes cuestiones:

- Las condiciones de accesibilidad estaban dadas para que los 8 centros urbanos, los subcentros e incluso los corredores urbanos propuestos por el PGDUDF se pudieran desarrollar, ya que casi todos están ubicados sobre líneas de colores cálidos (amarillo, naranja o rojo) –de los cuatro intervalos con valores de accesibilidad local mas elevados-,
- No hay centros urbanos propuestos por el Programa fuera del Anillo Periférico, en su tramo poniente y sur, pero sí existen propuestas para 10 subcentros fuera de esta vialidad,

- Los corredores urbanos al sur sí están limitados por el Anillo Periférico, a excepción del corredor Coapa – Tláhuac y dos, cuya definición no es muy clara entre corredor y subcentro: Perisur y Santa Úrsula Coapa.

Programa de Ordenación de la ZMVM –POZMVM-

Este programa propuso doce sectores metropolitanos y sus núcleos (Figura 5.4) considerando la relación funcional que había entre ellos y el papel que juegan las vialidades en la estructuración de la ciudad. Cada uno de estos eran parte de una estrategia que proponía "equilibrar la intensidad de las actividades, disminuir el número y extensión de viajes y tiempo de recorrido, mejorar la calidad y diversidad de servicios y productos y rescatar y dignificar los sitios y monumentos históricos" (Metropoli 2025, 2006: 28).

En un estudio anterior y en un área mas pequeña (delimitada por el Circuito Interior), Ortiz y Garnica (2008) compararon los núcleos de centralidad propuestos en el POZMVM con núcleos de accesibilidad obtenidos a partir de una modelación más detallada del área (empleando un mapa de líneas axiales y usando la medida de selección de rutas). Cuatro núcleos de centralidad coincidieron y además, se mostraron otros tres con el potencial para ser núcleos también: el Eje 2 Norte (Manuel González), Av. Fray Servando y el Eje 3 Sur Baja California (Figura 5.10).

Figura 5.10. Núcleos de accesibilidad dentro del Circuito Interior.



Los núcleos con letras blancas coinciden con los planeados por el POZMVM, mientras que los escritos en letras amarillas solamente se identificaron utilizando la herramienta "selección de ruta" . Fuente: Ortiz y Garnica (2008: 767).

En el Cuadro 5.7 se comparan los ocho sectores (con sus respectivos núcleos) que coinciden con el área de estudio con los núcleos de accesibilidad y corredores urbanos encontrados en esta investigación. De los 17 núcleos de centralidad mencionados en el POZMVM, solamente cinco coinciden con algún núcleo de accesibilidad, otros cinco no

coinciden con ningún núcleo ni corredor y los siete faltantes tienen alguna correspondencia con los corredores urbanos mencionados[125].

En la mayoría de los casos, el POZMVM enlista posibles áreas con potencial de reciclamiento, de desarrollo y de mejoramiento dentro de cada uno de los sectores metropolitanos (1998) sin embargo, por basarse en los programas de cada entidad o planes regionales (ibid: 150), los criterios para la determinación de cada área seguramente varían (dependiendo de los criterios empleados por planificadores y autoridades).

Si comparamos algunas de estas áreas con los hallazgos de esta investigación podemos encontrar algunas coincidencias. Por ejemplo, las áreas de Dos Lagos y Granada (en el sector Ciudad Central) y Pantaco-Ferrería y Refinería (en el sector Metropolitano Poniente) tienen el potencial para desarrollarse según el POZMVM. Al cotejar esto con los núcleos de accesibilidad y corredores urbanos identificados, podemos ver que las dos primeras están dentro del Núcleo Anáhuac-Anzures (categoría 2), mientras que las siguientes dos concuerdan con cuatro corredores urbanos y están muy cerca del Núcleo Tacuba (categoría 1).

Algunas diferencias notables entre los núcleos de centralidad y los núcleos de accesibilidad y corredores urbanos son: a) los núcleos de centralidad ubicados en el sur de la ciudad se encuentran contenidos dentro del Anillo Periférico, a diferencia de los núcleos de accesibilidad que logra distinguir al menos uno fuera del este perímetro: San Nicolás – Padierna; b) de los 17 núcleos que nombra el POZMVM, solamente tres correspondan con nodos de transporte (Tacubaya, San Ángel y la Villa), siendo que el transporte juega un papel fundamental en la estructuración de la ciudad; c) aún cuando los municipios de Nezahualcóyotl y Valle de Chalco Solidaridad albergan un gran porcentaje de la población de la ciudad, en ellos no se consideró la posibilidad de promover un núcleo de centralidad, a diferencia de Ixtapaluca, lo cual se deba probablemente a las variables socio-económicas que se emplearon para su determinación.

[125] El total de núcleos de accesibilidad encontrados utilizando *Space Syntax* son 19, mientras que el total de corredores son 63.

Cuadro 5.7 Coincidencias entre los Sectores Metropolitanos y Núcleos de accesibilidad y Corredores Urbanos

Sector metropolitano –SM- y núcleos de centralidad –NC-	**Núcleos de accesibilidad**	**Corredores urbanos**
1. SM Ciudad Central		
NC Centro Histórico	N1 Centro Histórico	CU Circuito Interior Nte. y Pte. CU Eje 2 Norte CU Eje 1 Norte CU Morelos 16 de Sept. México-Tacuba CU Marina Nacional V. Carranza CU Insurgentes Norte CU Misterios Reforma CU Bolívar CU Eje 1 Oriente
NC Polanco	N3 Polanco	CU Mariano Escobedo – Av. Las Granjas
NC Tacubaya	N1 Tacubaya	CU Circuito Interior Nte. Y Pte.
2. SM Corredor Centro norte		
NC Ecatepec	N2 Ecatepec	CU Ferrocarril CU Ruta 1 CU Av. Central
NC La Villa	s/c	CU Misterios Reforma CU Av. Montevideo CU Insurgentes Norte
3. SM Metropolitano norte		
NC Perinorte	s/c	CU Autopista México Querétaro CU Vía López Portillo
4. SM Metropolitano poniente		
NC Satélite	s/c	CU Blvd. López Mateos CU Periférico Norte
NC Tlalnepantla	s/c	CU Av. Ceylán – Mario Colín CU Gustavo Baz CU Periférico Norte
5. SM Metropolitano poniente		
NC Huixquilucan	s/c	s/c
NC San Ángel	s/c	CU Insurgentes Sur (cercano)
NC Santa Fé	s/c	s/c
NC Villa Coapa	s/c	s/c
6. SM Metropolitano oriente		
NC Cabeza de Juárez	s/c	s/c
NC Ixtapaluca	s/c	CU Carr. Fed. México Puebla (cercano)
NC La Viga Ermita	s/c	CU Eje 6 Sur CU Eje 8 Sur
7. SM Agropolitano oriente		
NC Texcoco	N3 Texcoco	s/c
8. SM Nuevo desarrollo noreste		
NC Cerro Gordo	s/c	s/c

Fuente: COMETAH (1998) y Metrópoli 2025 (2006).

Conclusiones

A partir de estudios usando el modelo *Space Syntax* se ha observado que la configuración de la ciudad condiciona, hasta cierto grado, la organización espacial de las actividades y el movimiento que se da en ellas, por lo que este pone a prueba la capacidad del modelo para hacer un diagnóstico y poderse emplear como una instrumento para la planeación. En este capítulo se calcularon y analizaron los niveles de accesibilidad que tiene cada línea que conforma la estructura vial de la ciudad de México utilizando *Space Syntax*, para presentar un diagnóstico de cómo los habitantes, desarrolladores y autoridades han construido la ciudad para facilitar el acceso a sus actividades y necesidades cotidianas usando cualquier modo de transporte.

Tratar de entender la ciudad de México desde una sola escala resultaría en una visión parcial (Jacobs, 1964), ya que en ella suceden un sin fin de procesos sociales a múltiples escalas al mismo tiempo, por lo que fue necesario hacer un análisis cuando menos a dos escalas: la metropolitana y la local (o barrial). Cada análisis se adecúa a diferentes tipos de movimiento, mientras que la escala metropolitana esta ligada con viajes largos en vehículos, la escala local lo está con viajes cortos en cualquier modo de transporte (incluso el peatonal).

El análisis de accesibilidad a escala metropolitana permitió:

- Entender la ciudad como una entidad con elementos (vialidades) que la identifican y dan un sentido de organización y de habitabilidad a la sociedad que la vive,
- Entender como se organizan algunas actividades económicas y los desplazamientos en vehículos o sistemas de transporte masivos (como el Metro),
- Distinguir un núcleo muy extenso que cubre una superficie un poco mayor a la cuarta parte del área estudiada y una quinta parte de la estructura vial de la misma, al que se le denominó *ciudad accesible*, y además tiene la capacidad de conectarse con otras ciudades de una manera relativamente sencilla,
- Observar cómo los postulados planteados a partir del empleo de *Space Syntax* se cumplen en la estructura de la ciudad de México, en particular el de la *rueda deformada*; además, empleando estudios anteriores de la ciudad, se pudo apuntar hacia la presencia de una *economía del movimiento* y el *movimiento natural*, postulados fundamentales para entender los procesos de creación de las ciudades,

- Advertir que algunos de los principales objetivos del Metro (planteados en los planes maestros de 1980 y 1985) han sido alcanzados. Sin embargo, para poder ser uno de los principales elementos estructuradores de la ciudad sería necesario invertir en el crecimiento de la red (o en modos de alta capacidad complementarios), especialmente hacia los municipios conurbados y el sur del Distrito Federal, tal y como lo proponían los programas del metro (Departamento del Distrito Federal, 1982; Domínguez Pommerencke, 1987).

Por su parte, el análisis de accesibilidad a escala local permitió:

- Identificar 20 núcleos de accesibilidad distribuidos en todo el territorio, pero con una concentración importante dentro de la ciudad accesible (de la escala metropolitana),
- Precisar los límites de cada núcleo de accesibilidad, cuestión que no quedaba del todo clara en los estudios revisados, e incluso sus radios de influencia,
- Distinguir la relevancia de los núcleos de acuerdo a la escala que se observa o estudia, lo cual nos permite comprender que no todos los núcleos responden a las mismas demandas socio-económicas ni albergarían las mismas actividades (Salingaros, 2005),
- Observar la manera en que los núcleos de accesibilidad se conectan físicamente a partir de ciertas vialidades, con una relativa sencillez (es decir, empleando sólo una o dos líneas para llegar de un núcleo a otro), lo cual nos habla de la codependencia funcional que puede existir entre estos, así como de la manera en que los habitantes han solucionado esto de una manera física, es decir, de la configuración espacial,
- Señalar las vialidades (con sus tramos específicos) con alto potencial para ser corredores urbanos, independientemente si son parte de un núcleo de accesibilidad o solamente son corredores,
- Identificar cuatro nodos relevantes para el transporte en términos territoriales, los cuales podrían funcionar de mejor manera como áreas concentradoras de flujos de mercancías y personas que se mueven por la ciudad, y además podrían garantizar el ordenamiento y funcionamiento eficiente del transporte público,
- Hacer algunas observaciones respecto a las razones del uso de diferentes modos de transporte público en la ciudad en relación con la configuración de la estructura vial de la ciudad, apoyado con otros estudios de transporte de la ciudad: el metro es usado principalmente para viajes largos porque facilita el desplazamiento entre el origen y el

destino; los “colectivos”, autobuses de ruta y taxis son usados para viajes cortos, ya que, por un lado, este tipo de viajes son los que mas se hacen dentro del área de estudio (ver Ibarra y Lezama, 2008; Sobrino y Ibarra, 2008) , y por otro lado, estos modos se adaptan fácilmente a las características físicas de la red y las condiciones de tránsito.

Los resultados obtenidos en ambos casos mostraron que la ciudad de México es una estructura policéntrica articulada y jerárquica, es decir con un núcleo central (el Centro Histórico) de gran importancia y múltiples centros (de diferentes tamaños) conectados todos por líneas muy accesibles que facilitan el movimiento de sus habitantes.

Respecto a las unidades político-administrativas (UPA) que tienen presencia a las dos escalas son: en el Distrito Federal, las delegaciones V. Carranza, Cuauhtémoc, M. Hidalgo, Iztapalapa, Iztacalco, B. Juárez y G.A. Madero, mientras que las del Estado de México son Ecatepec, Naucalpan, Nezahualcóyotl, Tlalnepantla y Valle de Chalco Solidaridad. Este punto nos habla de la importancia física que tienen estas UPAs en el territorio, por lo que habría que considerar para la elaboración de futuros planes de desarrollo el hecho que son concentradores reales de actividades tanto a escala local como metropolitana.

Las zonas menos accesibles en ambos casos fueron principalmente los asentamientos periféricos del sur (en las delegaciones de Tlalpan, Tláhuac y Milpa Alta) debido a la gran fragmentación de su red vial por la topografía del área y por sus características peri-urbanas, es decir, son comunidades que están en la transición entre lo urbano y lo rural o también por ser grandes conjuntos habitacionales cerrados o centros comerciales con una o pocas conexiones a la estructura vial.

CONCLUSIONES

El potencial de la accesibilidad y la pertinencia de *Space Syntax* como modelo de análisis

Espacialmente las ciudades modernas se entienden como el conjunto de actividades (residencial, laboral, educación, compras, recreativas, etc.) de sus habitantes unidas por un sistema continuo de espacios abiertos y de acceso público. La dispersión de las primeras en el territorio ha generado la necesidad de optimizar las posibilidades de conexión entre estas, por parte de sus habitantes, recurriendo al empleo de algún medio de transporte. Este fenómeno ha dado pie, en términos de la planificación, a planteamientos para la organización eficiente de las ciudades. Sin embargo, actualmente la mayoría de las ciudades hacen su planeación de una manera sectorizada (usos de suelo, vialidad, transporte, desarrollo económico, etc.), lo que ha conducido a la omisión de los efectos que puedan tener sus acciones en los otros sectores.

Para entender la relación entre los usos de suelo y el transporte es necesario primero entender a la ciudad como un sistema dinámico, sujeto a influencias externas (tecnológicas, políticas, económicas, demográficas), cuyo campo de actuación es espacial y temporal, en el cual se generan relaciones con efectos que no pueden ser determinados de manera unívoca y que además son específicos para cada caso. Bajo esta visión, la organización espacial de las ciudades es resultante de la interacción entre las actividades (realizadas por los ciudadanos y manifestadas en los usos de suelo) y el transporte (materializado en los modos, la infraestructura y el equipamiento necesario). Una manera de medir esta interacción es a partir de la accesibilidad.

El concepto de accesibilidad ha estado presente en la planeación desde sus inicios como ciencia, pero ha evolucionado o variado de acuerdo a nuevas formas de pensamiento y avances tecnológicos. Al hacer referencia a la accesibilidad se debe entender como un concepto totalmente relacionado con las tres dimensiones urbanas: el espacio, la sociedad y el tiempo, y no sólo como un índice que asocia las oportunidades distribuidas en el territorio. En esta investigación se ha decidido tener una definición ubicada en este marco conceptual, de tal manera que abarque cualquier propósito u operacionalización, por lo que:

> **"*accesibilidad es la facilidad que tiene la población para alcanzar las oportunidades (destinos) distribuidas en el territorio desde cualquier otro punto (orígenes) empleando la red de infraestructura para los transportes".***

Uno de los principales problemas de la accesibilidad es que no existe una teoría unificadora que permita a los expertos "hablar el mismo idioma" (Batty, 2009), por lo que dependiendo del propósito del estudio se selecciona la técnica. En el caso de esta investigación, el propósito era advertir el potencial de la ciudad, a escalas metropolitana y de barrio, para una localización más eficiente de las actividades, empleando la proximidad topológica y la conectividad de la estructura vial, por lo que se seleccionó *Space Syntax* como el modelo para realizar el análisis, cuyos fundamentes se presentaron en los capítulos II y III de este documento. Será en las siguientes líneas donde se harán algunas reflexiones respecto a la pertinencia de la técnica respecto al marco conceptual presentado en el capítulo I. La discusión girará en torno a dos aspectos relevantes: la definición y la dimensionalidad de la accesibilidad.

Aún cuando en el modelo *Space Syntax* se empleó inicialmente el término *integration* para referirse a la accesibilidad (y hacer el cálculo), podemos comparar su definición a la propuesta para accesibilidad en esta investigación de dos maneras:

a. Se ha observado que cuando los individuos "navegan" una red desde un origen hacia un destino, el factor mas importante para decidir la ruta a seguir no esta relacionada con la distancia métrica, sino con el número de cambios de dirección para llegar al destino (Kunz B., 2003).
b. En los análisis de redes, al grado de centralidad o cercanía de cada línea con respecto a la red se le denomina proximidad o accesibilidad, con el cual se determina el potencial de atracción que tiene cada nodo (Freeman, 1977) . En esta definición podemos ver también, que al calcular la proximidad de una línea (o de toda la red) estamos obteniendo un índice útil para determinar la facilidad para alcanzar los destinos deseados (u oportunidades).

Respecto a los orígenes y destinos y los usos de suelo, al usar un análisis topológico el modelo *Space Syntax*:

- Considera cada línea como origen y destino al mismo tiempo, por lo que se calcula la accesibilidad para todas y cada una de las líneas. El resultado en los mapas (que tienen

un valor numérico) es una representación de los niveles de accesibilidad de cada elemento de la red analizada.

- No asigna ningún valor o ponderación a las líneas por un determinado uso de suelo o densidad poblacional, por lo que la representación del potencial de accesibilidad "encuentra" las concentraciones de accesibilidad a lo largo y ancho del territorio analizado solamente por su relación configuracional.

El segundo tema con el que se confronta *Space Syntax* es la dimensionalidad de la accesibilidad. Como en este tema son tres esferas las que la constituyen entonces, se hará una breve comparación con éstas.

Referente a la esfera espacial, cuyo componente es el uso de suelo, *Space Syntax* considera cada uno de los elementos del ambiente de circulación tanto del sistema de circulación como del medio construido (Figura 1.4). Asimismo, y a pesar de que el modelo no incorpora directamente los usos de suelo, estudios han probado (empíricamente) que existe una relación directa entre los niveles de accesibilidad y los usos de suelo relacionados (p.e. altos niveles de accesibilidad están asociados con usos de suelo comercial o de servicios).

Como se mencionó respecto a la esfera social, cuyo componente es el individuo, los modelos que representen la facilidad para alcanzar las oportunidades traen consigo el atributo individual, y como se vio en párrafos anteriores, el modelo de *Space Syntax* representa esta facilidad, por lo que considera al individuo. Otro punto para reforzar esto, es que los mapas axiales (en cualquier de sus variaciones: axial, de líneas continuas o de segmentos) son una representación del movimiento de los individuos en el espacio (en cualquier modo de transporte). A diferencia de otras técnicas de medición de la accesibilidad, este modelo no incorpora dentro de su análisis inicial ningún tipo de datos socio-económicos, sino que es posterior al procesamiento y determinación de los niveles de accesibilidad que se agregan, sin embargo, los estudios han demostrado que un sistema (o red) con altos niveles de accesibilidad tiene, generalmente, una buena correlación con las condiciones sociales, demográficas y económicas de los habitantes de las ciudades.

La esfera temporal y sus componentes (los arcos temporales a corto y largo plazo), no están incorporados de ninguna manera en el modelo de *Space Syntax*, pero lo que éste reconoce es que la ciudad es el reflejo de los procesos sociales, económicos, políticos e históricos de una

sociedad. A diferencia de otros modelos que sí incorporan la temporalidad inmediata como un elemento de fricción, el modelo de *Space Syntax* no lo hace, ya que es un análisis topológico. Existen dos posibilidades de modelar el tiempo (de manera indirecta): 1) si se busca evaluar los resultados que podrían tener ciertas modificaciones en el ambiente de circulación se hacen dos modelos: uno en el estado original y otro en el estado propuesto, pero una vez más, resulta muy difícil estimar el arco temporal y 2) en los mapas de segmentos se ha modelado la accesibilidad combinada con una distancia métrica (para determinar de mejor manera los núcleos de accesibilidad), por lo que de manera indirecta, al saber la relación entre distancia recorrida y el tiempo que implica recorrer esa distancia en un modo de transporte específico, se puede representar el arco temporal inmediato.

Finalmente, podemos volvernos a preguntar ¿existe coherencia entre el marco conceptual de la accesibilidad y la herramienta empleada para el análisis? La respuesta es que hay consistencia entre lo que se establece como el marco conceptual de esta investigación y el modelo *Space Syntax*, sin embargo éste tiene algunas limitaciones como se ha visto en los párrafos anteriores, pero particularmente su aplicación en el caso de estudio se ha visto restringido por cuestiones de tiempo y recursos.

La estructura de la Ciudad de México

A la discusión en torno al tipo de estructura que tiene la Ciudad de México, esta investigación aporta una aproximación diferente, a partir del análisis de su estructura vial y la medición de los niveles de accesibilidad que tiene cada calle, lo que permite señalar el potencial que tiene cada una de éstas para el establecimiento de ciertas actividades económicas (de acuerdo al grado de interacción necesario con los clientes).

La discusión se ha basado fundamentalmente en la función económica de las ciudades usando variables como el empleo y la localización de los servicios (Aguilar y Alvarado, 2004). Es así que existen diferentes opiniones, de acuerdo a lo observado, unos sostienen que el Ciudad de México tiene, todavía, una estructura monocéntrica[126] (Connolly y Cruz, 2004; Delgado, 1998; Suárez Lastra y Delgado Campos, 2007), otros afirman que es una estructura policéntrica

[126] A pesar que sus estudios apoyan han encontrado que la extensión del núcleo concentrador es mucho mayor que solamente el Centro Histórico y por lo tanto, heterogéneo, siguen hablando de un modelo monocéntrica, a partir de lo que denominan *policéntrica concentradora*.

con un centro ampliado, que presenta importantes oportunidades locacionales para el comercio y los negocios (Aguilar y Alvarado, 2004; Sobrino, 2007), y otros la ven como una estructura hiperárquica de subcentros cuyas relaciones son inciertas (Graizbord, 2008).

El análisis territorial aquí presentado muestra a la Ciudad de México de dos maneras, dependiendo de la escala de estudio: la metropolitana o la local.

A la escala metropolitana encontramos una ciudad con un núcleo muy extenso, al que se le llamó *ciudad accesible,* constituido por muy pocas líneas, pero que está conectado con las principales salidas de la ciudad a partir de líneas que se originan casi en su centro, y que abarca ocho delegaciones y cinco municipios. Los niveles potenciales de accesibilidad posteriores se distribuyen casi en una gradiente concéntrica hasta llegar a los límites del AUCM.

De primera impresión, uno podría argumentar entonces que la estructura de la ciudad de México es monocéntrica, pero en sentido estricto esta debería estar conformado por el Distrito Central de Negocios (o CBD por su nomenclatura en inglés) o Centro Histórico de la ciudad (Graizbord, 2008: 53)[127], lo cual no se manifiesta en los resultados presentados en esta investigación.

Dada esta situación, fue necesario revisar el potencial de la accesibilidad a escala local. Los resultados esta vez mostraron una estructura policéntrica con un núcleo central muy amplio, muy similar a *la ciudad accesible*, pero con núcleos de accesibilidad mucho mas definidos y distribuidos no solamente dentro de esta área, sino en casi todo el territorio. Es notable cómo el tamaño de los núcleos de accesibilidad que se presentan en el Estado de México están localizados todos en los municipios del oriente del AUCM, y en el caso de los tres principales (Ecatepec, Ciudad Neza y Valle de Chalco Solidaridad) son muy extensos y se encuentran muy distantes (comparados con los del Distrito Federal), por lo que parece que cada uno de estos tendría la capacidad de comportarse como una pequeña ciudad funcionalmente independiente del resto de la ciudad[128]. Por su parte, los núcleos localizados en el Distrito Federal están muy interconectados (a excepción del núcleo San Nicolás – Padierna) con los corredores urbanos encontrados en este análisis.

[127] Graizbord define al CBD como "el área de la ciudad donde se han concentrado los servicios financieros y profesionales, las principales tiendas comerciales, en donde convergen la mayoría de las líneas de transporte, y donde se registran la mayor demanda de construcciones y los más altos valores del suelo".

[128] Aunque se sabe que eso no es cierto, ya que en estas áreas vive un gran número de personas que diariamente se tienen que desplazar a otras partes (especialmente la ciudad accesible) para trabajar.

Cada núcleo de accesibilidad, como se mencionó en el Capítulo V, debe responder a demandas sociales, económicas, políticas e históricas, por lo que sus actividades, tamaño y forma varían para responder de la mejor forma a éstas, sin embargo, la restricción en el tiempo de esta investigación no permitió profundizar más en este tema.

Además de los núcleos de accesibilidad, la estructura de la ciudad de México esta compuesta por corredores, cuya función es facilitar la interacción de los habitantes de las diferentes zonas y marcan la dependencia entre las diversas actividades que se realizan en ellos; a pesar de esto, es posible encontrar diferencias entre éstos respecto a su función: unos atraviesan los núcleos de accesibilidad, reforzando su potencial y conectándolos con otros núcleos o zonas de la ciudad, por lo que pueden considerarse articuladores de zonas (Guevara Martínez, 2007); otros solo promueven la movilidad ya que a lo largo de ellos encontraremos una gran oferta de transportación, por lo que su función es la de ser distribuidores, como es el caso de los ubicados en el norte de la ciudad.

Esta estructura podría compararse con los modelos urbanos híbridos (como el de Walter Isard) que afirman que por conveniencia algunos usos de suelo se organizan a partir del transporte (infraestructura y modos), mientras que otros (como la industria y el comercio) se ubican en núcleos para aprovechar las economías de escala y de aglomeración (Rodrigue et al., 2009).

Por lo que podemos concluir que la estructura de la ciudad de México es una estructura hiperárquica con relaciones físicas claras y muy evidentes entre los núcleos (o subcentros).

Las diferentes escalas de la Ciudad de México y los efectos recíprocos con el transporte de alta capacidad

Para entender la ciudad es necesario tener presente el tema de la escala de análisis, la cual esta relacionada con la forma de desplazamiento (o modo de transporte) que los habitantes emplean para alcanzar sus destinos. El modelo empleado en esta investigación (el mapa de los ejes de calle) fue empleado para revelar el potencial que tiene la ciudad, en términos de accesibilidad (lo que implica movimiento y usos de suelo), a dos escalas: la metropolitana y la local.

En el caso de la accesibilidad metropolitana, ésta representa de mejor manera el potencial que tiene la estructura vial para moverse usando automóvil o un sistema de transporte como el

Metro, ya que los mapas de líneas continuas representan de manera mas fidedigna cómo los individuos simplifican rutas complejas en una sola línea (Figueiredo y Amorim, 2004).

La accesibilidad local parece representar de mejor manera los viajes cortos (usando modos de transporte como los "colectivos", taxis, bicicleta o a pie) y por lo tanto, la manera en que los habitantes logran entender el área en donde realizan sus actividades cotidianas.

Las áreas periféricas del AUCM son las que "carecen" de corredores urbanos y de núcleos de centralidad. Se pone entre comillas la palabra carecen debido a que no se cree que en verdad sea así, si uno observa con mayor detenimiento, uno podría observar que existen líneas que conforman núcleos o nodos y que al mismo tiempo funcionan como corredores urbanos.

El Metro

Es indudable la importancia que tiene un sistema de transporte masivo en la ciudad como lo es el Metro. En esta investigación se han observado un par de cuestiones que relevantes respecto a este tipo de sistemas (u otros similares como pueden ser los trenes suburbanos):

1. Sus objetivos deberían fortalecer la movilidad y el desarrollo urbano a nivel metropolitano, ya que como se vio en el análisis metropolitano, resultan fundamentales para conectar áreas muy distantes y por lo tanto proveen de accesibilidad a las zonas cercanas a las estaciones.
2. Al parecer los habitantes ven a este modo de transporte útil para realizar viajes largos, los cuales son los menos de acuerdo a estudios realizados (Graizbord y Acuña, 2004; Ibarra y Lezama, 2008), por lo que se explicaría el hecho de los modos seleccionados para realizar viajes cortos, los cuales conforman la mayoría de los viajes hechos dentro de la ciudad, especialmente en los colectivos (Ver Figura 4.2. Distribución de viajes por modo de transporte).
3. Lo relevante de un sistema de estos no solo son las conexiones que tiene con la estructura vial, sino la localización de éstas.
4. Para poder lograr líneas exitosas, no solamente se debe considerar una línea con uno o dos destinos importantes y múltiples orígenes, sino que deberá pensarse en cada estación como un lugar con una gran oferta de servicios (tal y como lo propone el Desarrollo Orientado al Transporte –TOD-), por lo que la presencia de ésta deberá implicar una mejor planeación respecto a los usos de suelo en un radio determinado.

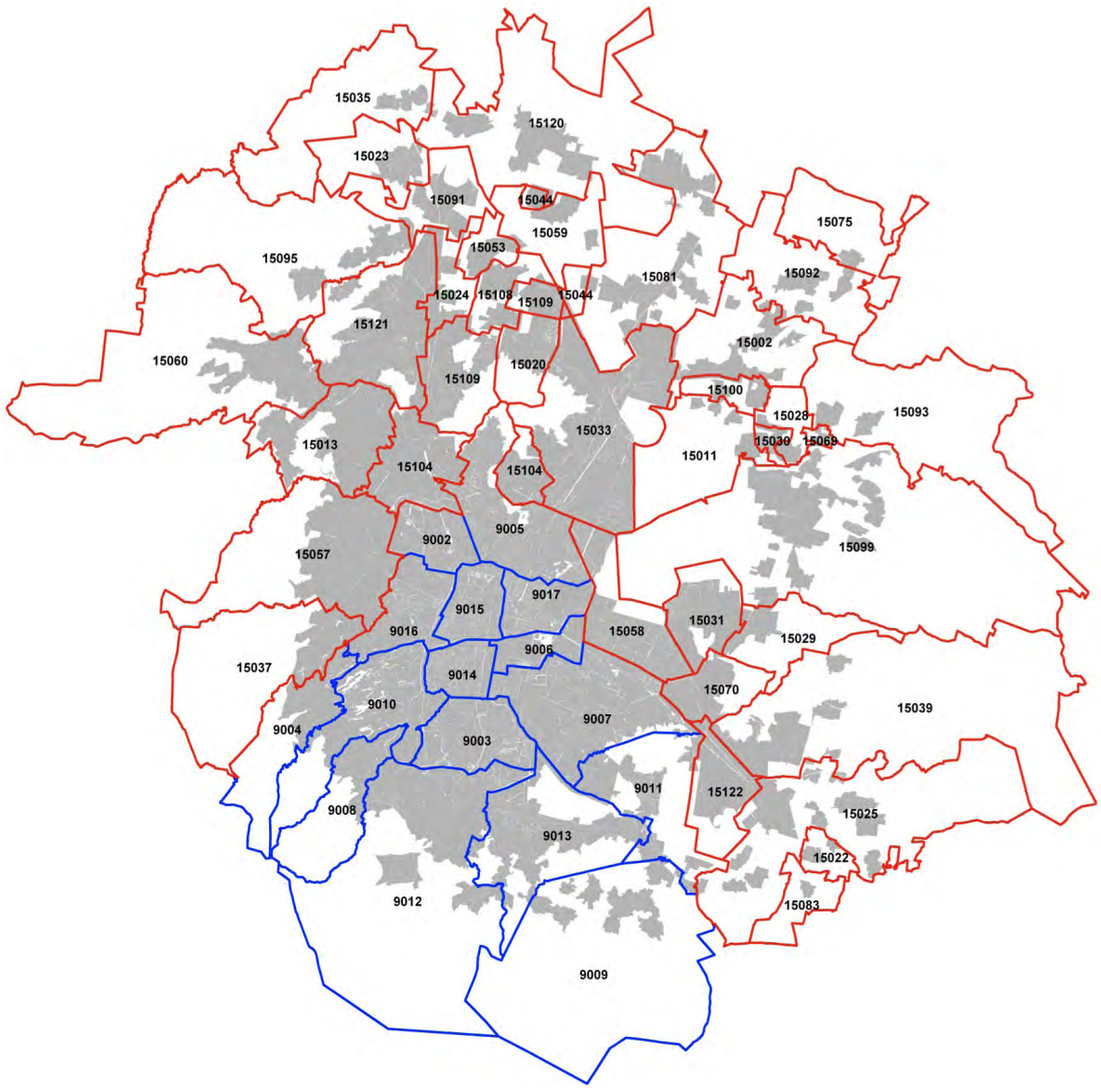
Posibles investigaciones en el futuro

Debido a las limitaciones de tiempo (principalmente) o los objetivos de esta investigación, en combinación con el potencial que presenta el modelo *Space Syntax*, han surgido mas preguntas que serían objeto de una investigación mas profunda o enfocada a otros propósitos, algunas de éstas son:

- El modelo presentado en esta investigación fue el de Mapa de Líneas Continuas, a partir de una mapa de ejes de calle; sin embargo surge la interrogante si es que al analizar la ciudad con cualquiera de los otros dos tipos de mapas, el axial y/o el de segmentos, se podrían observar resultados más precisos. Los resultados obtenidos por Hillier y sus colegas, empleando los mapas de segmentos (y combinando el análisis topológico con el métrico), lo sugieren, especialmente en la determinación de los núcleos de centralidad, ya que el nivel de agregación de las líneas es el menor posible (Hillier et al., 2007), lo cual podría también satisfacer la inquietud presentada por Graizbord (2008: 175), donde sugiere la posibilidad de medir la eficiencia de la red a partir de un índice que incorporara las distancias reales y el peso (absoluto o relativo) de cada nodo.
- ¿Existe una relación real entre el potencial que tiene la estructura vial de la ciudad y los usos de suelo (y sus densidades)? Una investigación con una respuesta afirmativa, pero limitada (por el área de estudio y el tipo de uso de suelo estudiado[129]) la hace Claudia Ortiz (Ortiz Chao y Hillier, 2007; Ortiz Chao, 2008), por lo que sería necesario ampliar esta investigación en términos de la extensión del área de estudio y de incluir todas las categorías de usos de suelo.
- La otra parte considerada dentro de la accesibilidad es el movimiento (y el transporte), por lo que la otra pregunta que surge es: ¿El modelo tiene la capacidad de ser un indicador de movimiento para la ciudad de México? Los resultados obtenidos en esta investigación sugieren de manera muy general que sí, sin embargo será necesario comparar los aforos reales (tanto vehiculares como peatonales) con los niveles de accesibilidad a las dos escalas.

[129] El área de estudio esta limitada por el Circuito Interior, mientras que el tipo de uso de suelo que se utilizó para la investigación fue el comercial, utilizando la información catastral.

- Estudiar las condiciones sociales y las actividades económicas de cada núcleo de accesibilidad y de los corredores urbanos para ver si existe otra relación entre estos además de la física, presentada en esta investigación.



MAPA 1. Área Urbana de la Ciudad de México

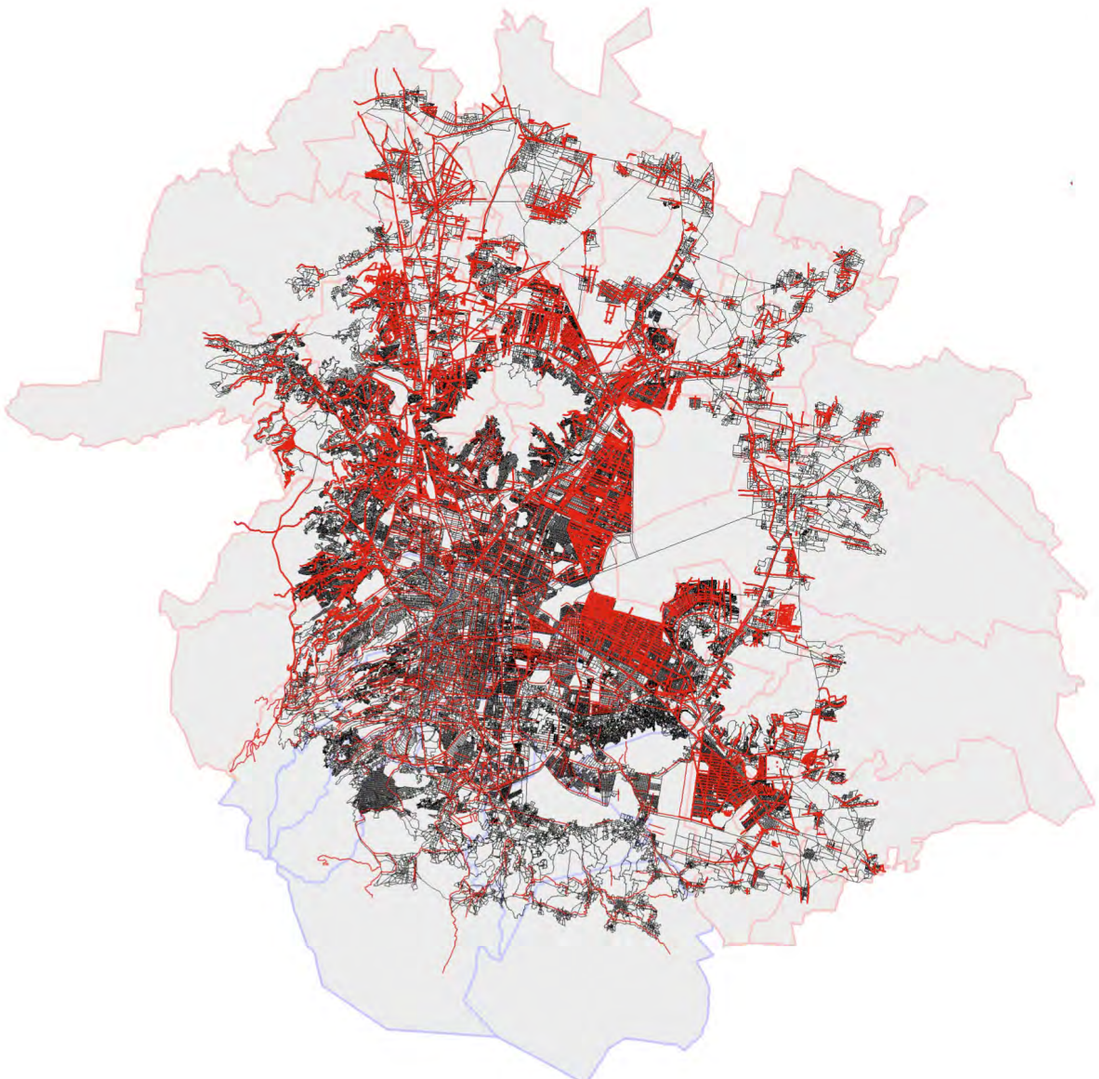
SIMBOLOGÍA

	Distrito Federal
	Estado de México

Clave	Municipio
09002	Azcapotzalco
09003	Coyoacán
09004	Cuajimalpa de Morelos
09005	Gustavo A. Madero
09006	Iztacalco
09007	Iztapalapa
09008	La Magdalena Contreras
09009	Milpa Alta
09010	Álvaro Obregón
09011	Tláhuac
09012	Tlalpan
09013	Xochimilco
09014	Benito Juárez
09015	Cuauhtémoc
09016	Miguel Hidalgo
09017	Venustiano Carranza
15002	Acolman
15011	Atenco
15013	Atizapán de Zaragoza
15020	Coacalco de Berriozábal
15022	Cocotitlán
15023	Coyotepec
15024	Cuautitlán
15025	Chalco
15028	Chiautla
15029	Chicoloapan
15030	Chiconcuac
15031	Chimalhuacán

Clave	Municipio
15033	Ecatepec de Morelos
15035	Huehuetoca
15037	Huixquilucan
15039	Ixtapaluca
15044	Jaltenco
15053	Melchor Ocampo
15057	Naucalpan de Juárez
15058	Nezahualcóyotl
15059	Nextlalpan
15060	Nicolás Romero
15069	Papalotla
15070	La Paz
15075	San Martín de las Pirámides
15081	Tecámac
15083	Temamatla
15091	Teoloyucán
15092	Teotihuacán
15093	Tepetlaoxtoc
15095	Tepotzotlán
15099	Texcoco
15100	Tezoyuca
15104	Tlalnepantla de Baz
15108	Tultepec
15109	Tultitlán
15120	Zumpango
15121	Cuautitlán Izcalli
15122	Valle de Chalco Solidaridad

Fuente: Elaboración propia



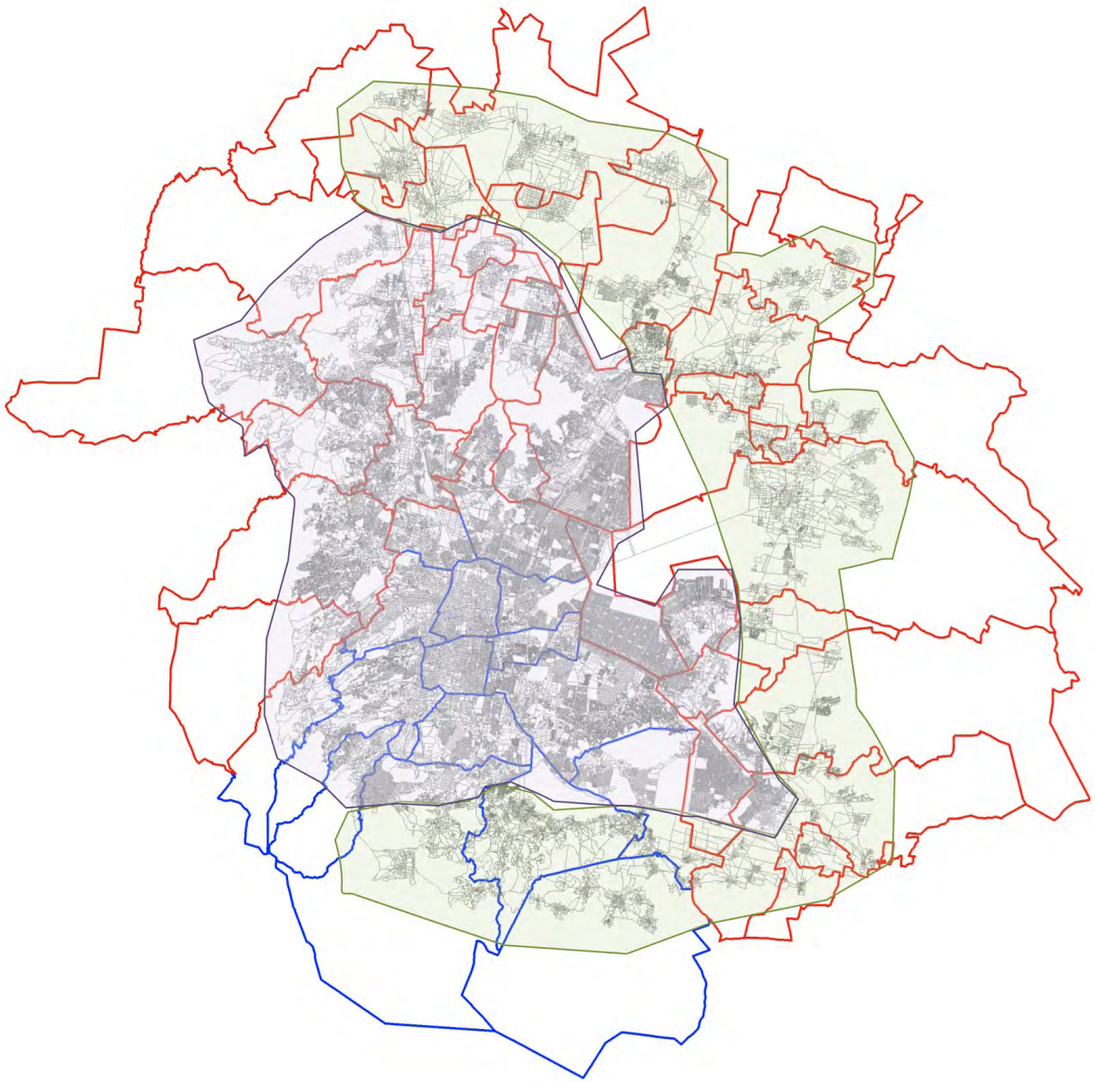
MAPA 2. Estructura vial del AUCM

SIMBOLOGÍA

	Distrito Federal
	Estado de México

Estructura vial	
	Vialidad Primaria
	Vialidades

Fuente: Elaboración propia a partir de la cartografía vectorial de localidades urbanas correspondiente a la Zona Metropolitana del Valle de México (INEGI, 2005)

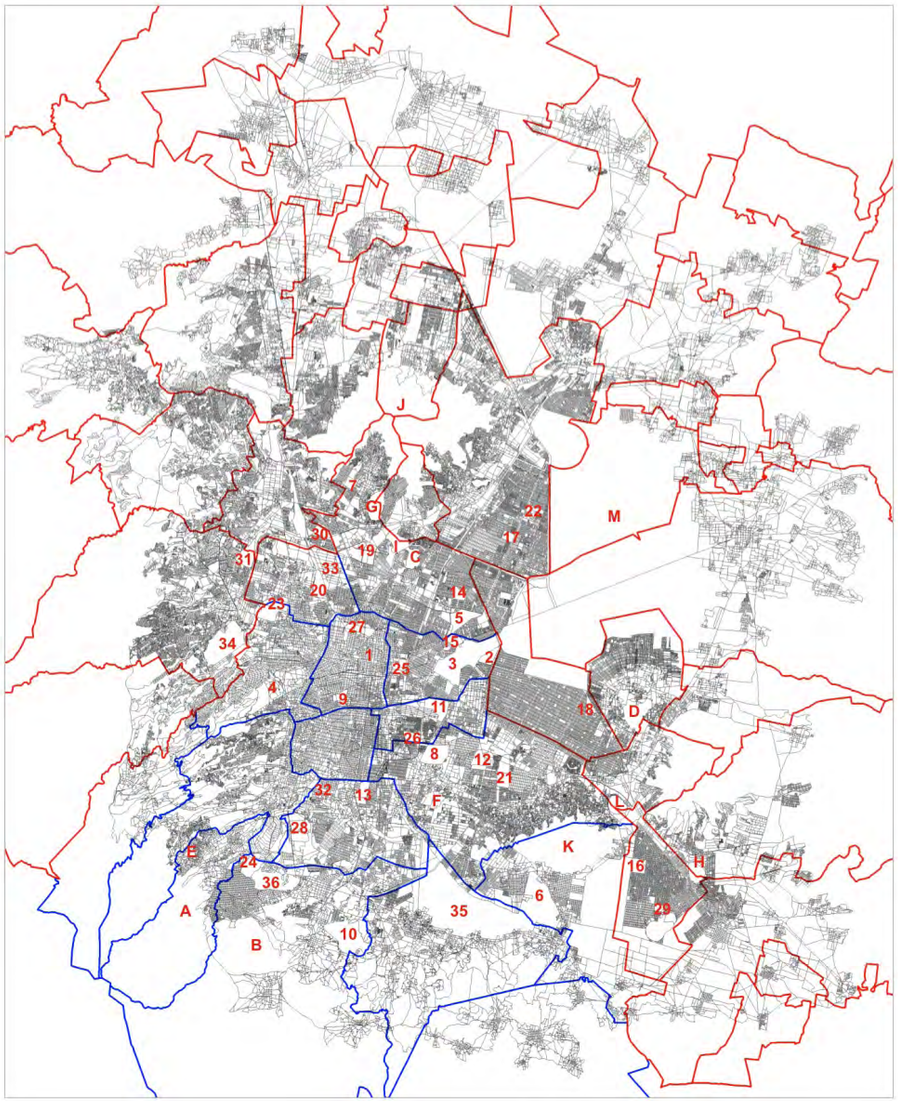


MAPA 3. Área compacta y área dispersa del AUCM

SIMBOLOGÍA

	Distrito Federal
	Estado de México
	Estructura vial
	Área compacta
	Área dispersa

Fuente: Elaboración propia a partir de la cartografía vectorial de localidades urbanas correspondiente a la Zona Metropolitana del Valle de México (INEGI, 2005)



MAPA 4. Grandes "vacíos" dentro de la estructura vial del AUCM. Equipamiento, parques naturales y principales elevaciones.

SIMBOLOGÍA

	Distrito Federal

	Estado de México

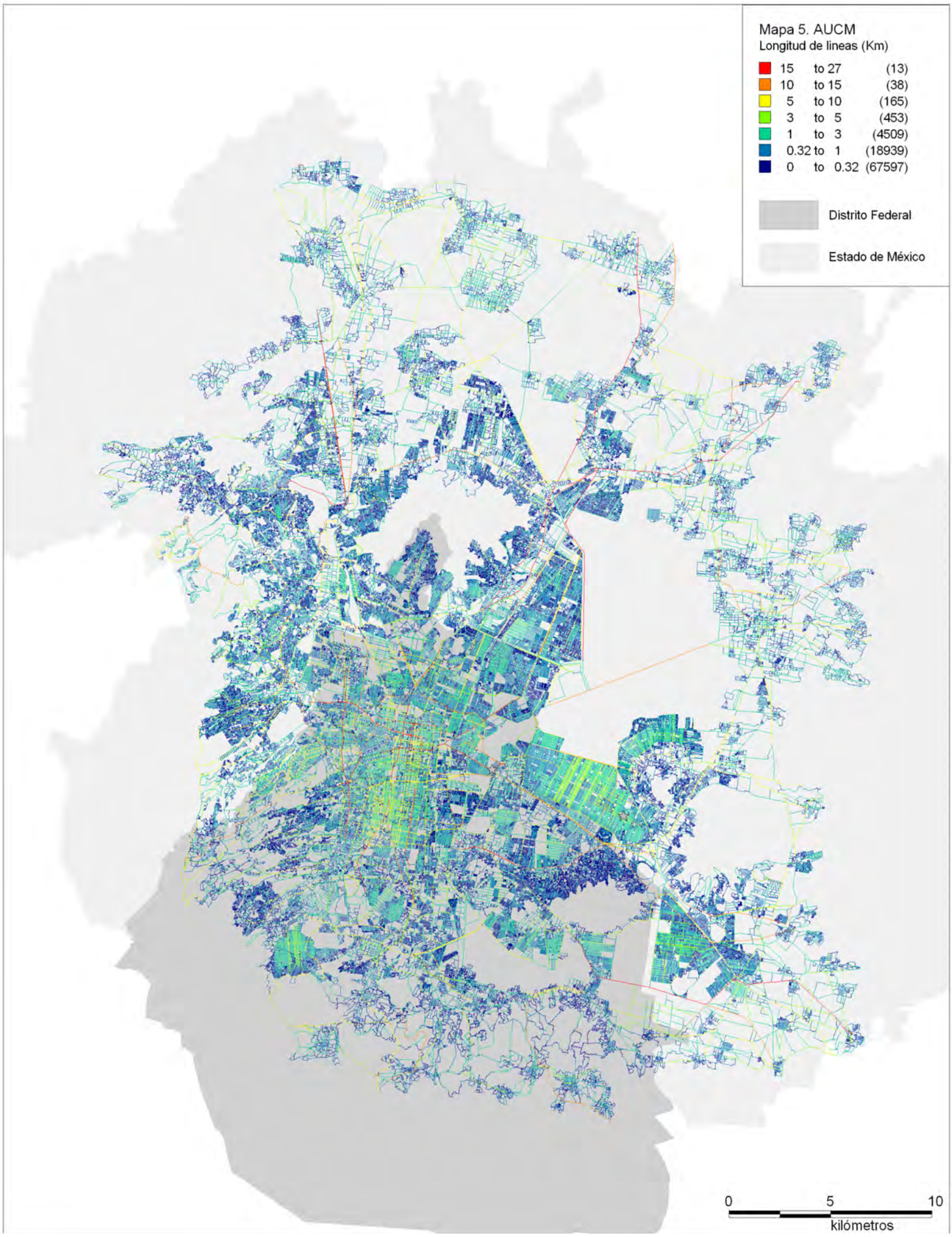
	Estructura vial

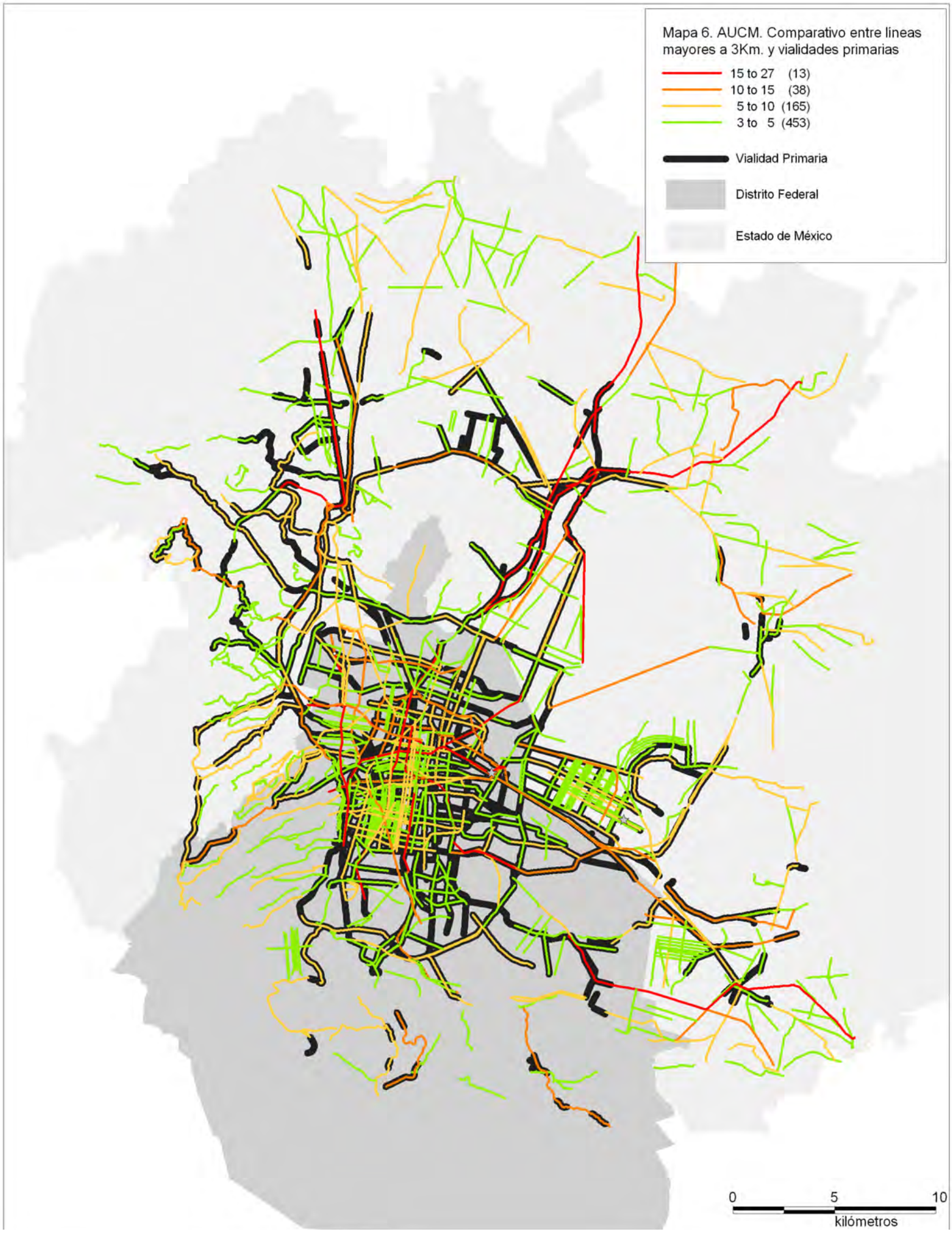
	Equipamiento
1	Plaza de la Constitución
2	Alameda Oriente
3	Aeropuerto Int. Benito Juárez
4	Bosque de Chapultepec
5	Bosque de Aragón
6	Bosque de Tláhuac
7	Carcel
8	Central de Abasto
9	Centro Médico y Hospital General
10	Colegio Militar
11	Ciudad Deportiva
12	Contel (Conjunto de telefonía)
13	Country Club (Taxqueña)
14	Deportivo Galeana
15	Deportivo Oceanía
16	Escuela
17	Escuela / Hospital
18	Estadio Neza 86

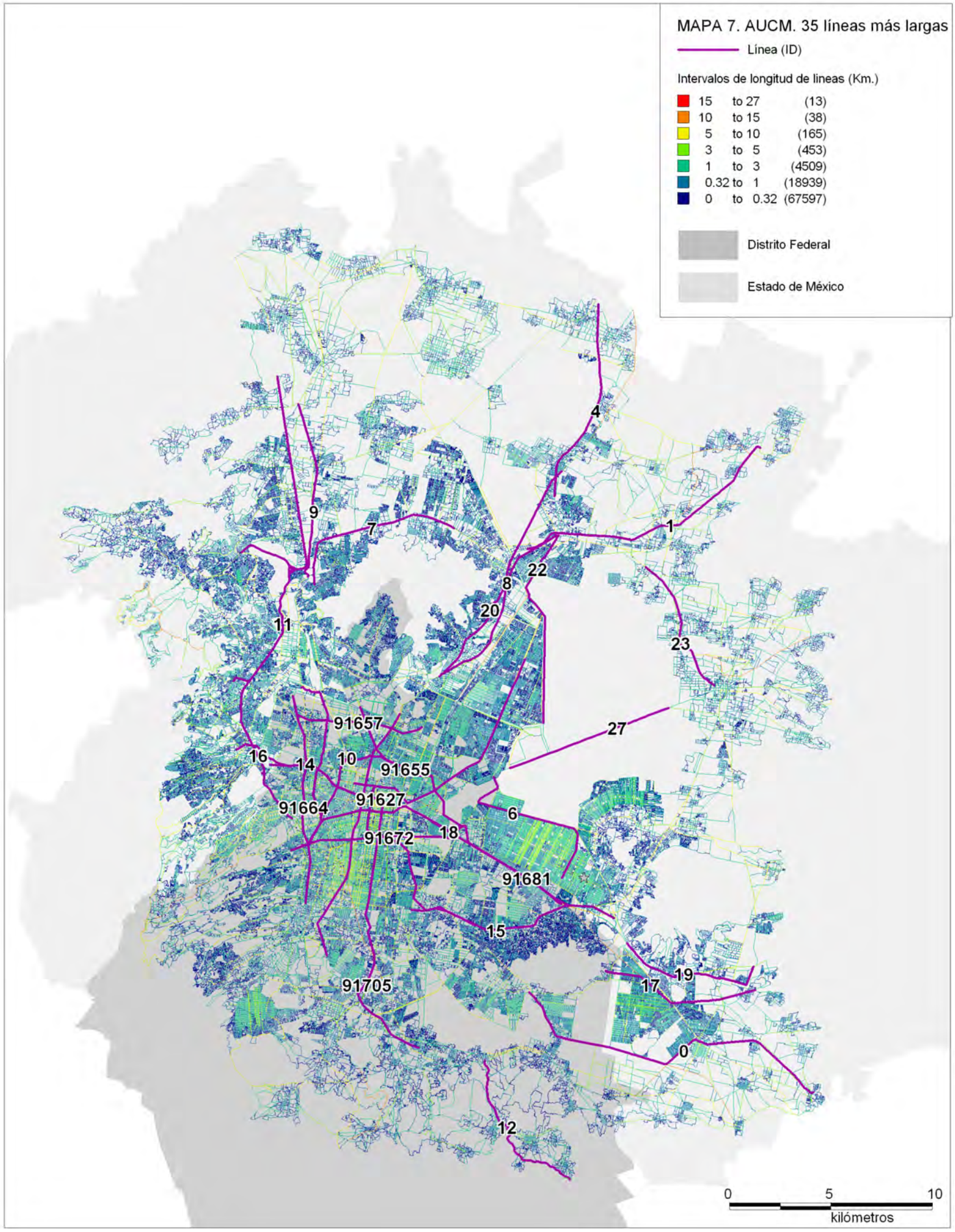
	Equipamiento
19	Instituto Politécnico Nacional
20	Área de Pantaco
21	Parques Ciutalhuac y Sta. Cruz Meyehualco
22	Plaza Aragón
23	Refinería Azcapotzalco
24	Reserva ecológica / UPN / Colmex / FCE
25	San Lázaro (Palacio legislativo, Palacio de Justicia Federal y TAPO)
26	U.H. Iztacalco
27	U.H. Tlatelolco
28	U.N.A.M. (Ciudad Universitaria)
29	Unidad Deportiva
30	Vaso Regulador Carretas
31	Vaso Regulador El Cristo
32	Viveros de Coyoacán
33	Zona Industrial Vallejo
34	Zona Militar
35	Xochimilco
36	Bosque de Tlalpan

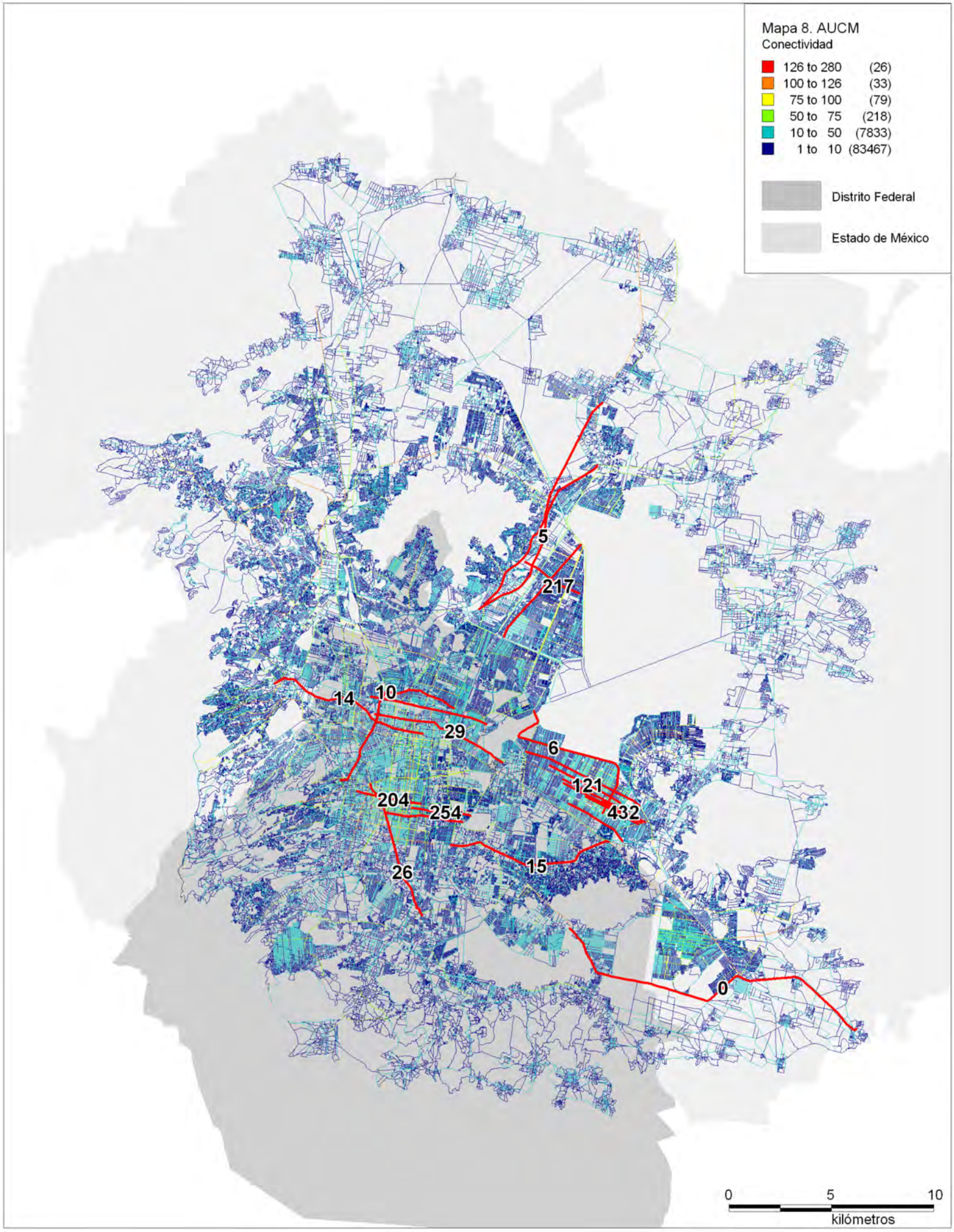
	Parques naturales y principales elevaciones
A	Parque Desierto de los Leones
B	Parque Nac. El Ajusco
C	Parque Nac. El Tepeyac
D	Cerro Chimalhuadle
E	Cerro del Judío
F	Cerro de la Estrella
G	Cerro El Chiquihuite
H	Cerro El Elefante
I	Cerro Zacatenco
J	Sierra de Guadalupe
K	Volcán Guadalupe
L	Volcán La Caldera
M	Lago de Texcoco

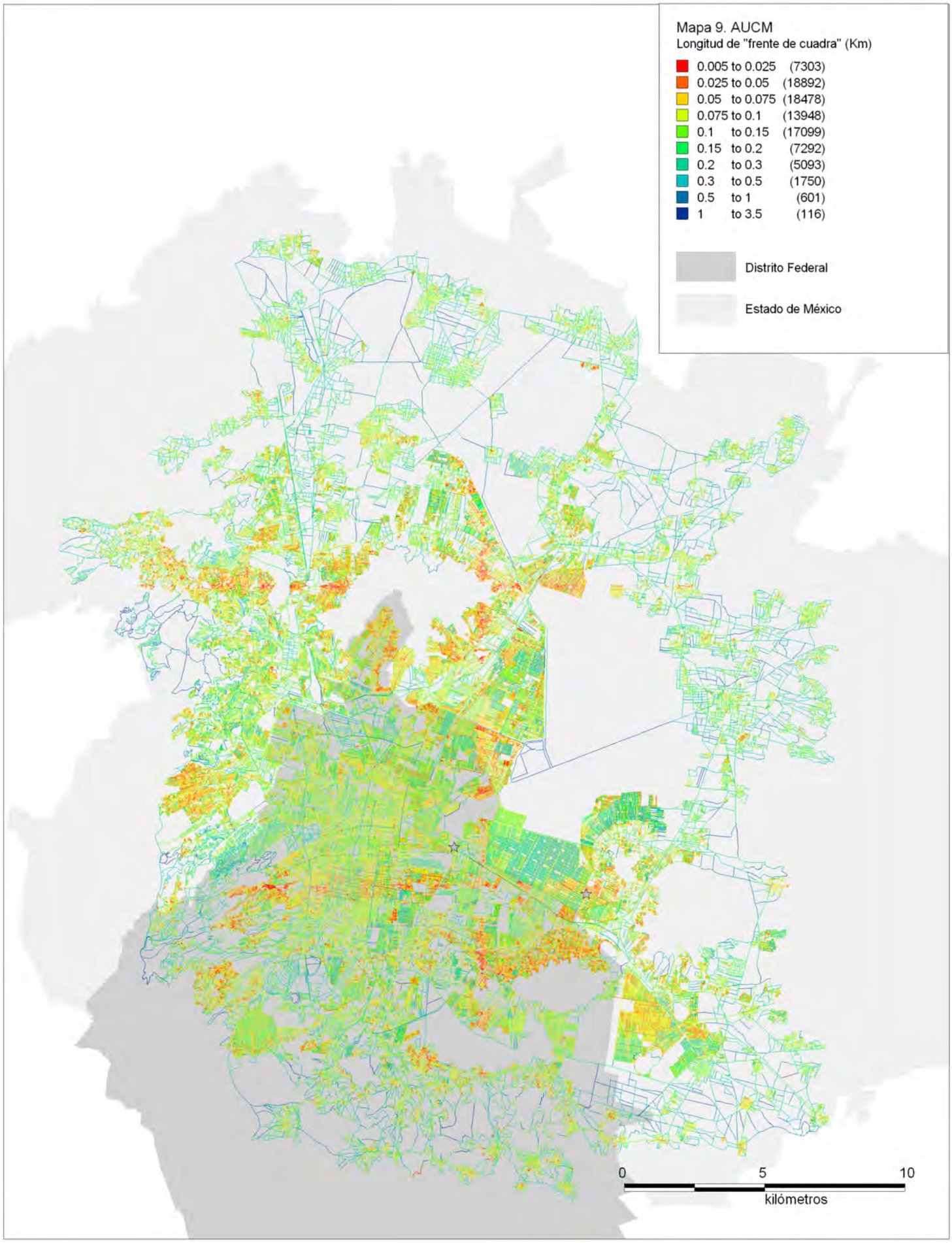
Fuente: Elaboración propia a partir de la cartografía vectorial de localidades urbanas correspondiente a la Zona Metropolitana del Valle de México (INEGI, 2005) y GuíaRoji (2010)

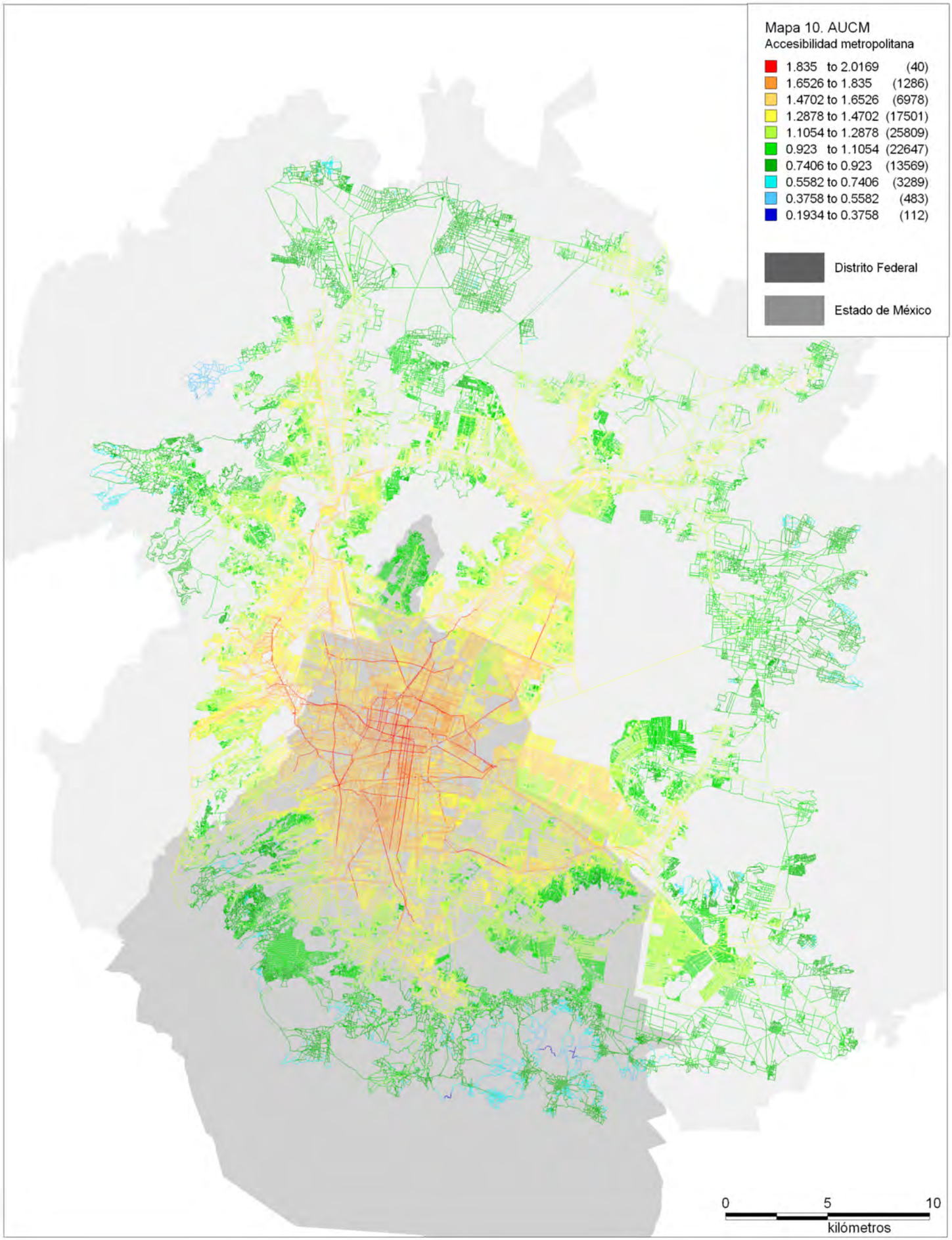

Mapa 5. AUCM
Longitud de lineas (Km)
15 to 27 (13)
10 to 15 (38)
5 to 10 (165)
3 to 5 (453)
1 to 3 (4509)
0.32 to 1 (18939)
0 to 0.32 (67597)
Distrito Federal
Estado de México
0
5
10
kilómetros


Mapa 6. AUCM. Comparativo entre lineas mayores a 3Km. y vialidades primarias
15 to 27 (13)
10 to 15 (38)
5 to 10 (165)
3 to 5 (453)
Vialidad Primaria
Distrito Federal
Estado de México
0
5
10
kilómetros


MAPA 7. AUCM. 35 líneas más largas
Línea (ID)
Intervalos de longitud de lineas (Km.)
15 to 27 (13)
10 to 15 (38)
5 to 10 (165)
3 to 5 (453)
1 to 3 (4509)
0.32 to 1 (18939)
0 to 0.32 (67597)
Distrito Federal
Estado de México
4
9
7
1
22
8
20
11
23
91657
27
16
14
10
91655
91627
91664
6
91672
18
91681
15
91705
19
17
0
12
0
5
10
kilómetros

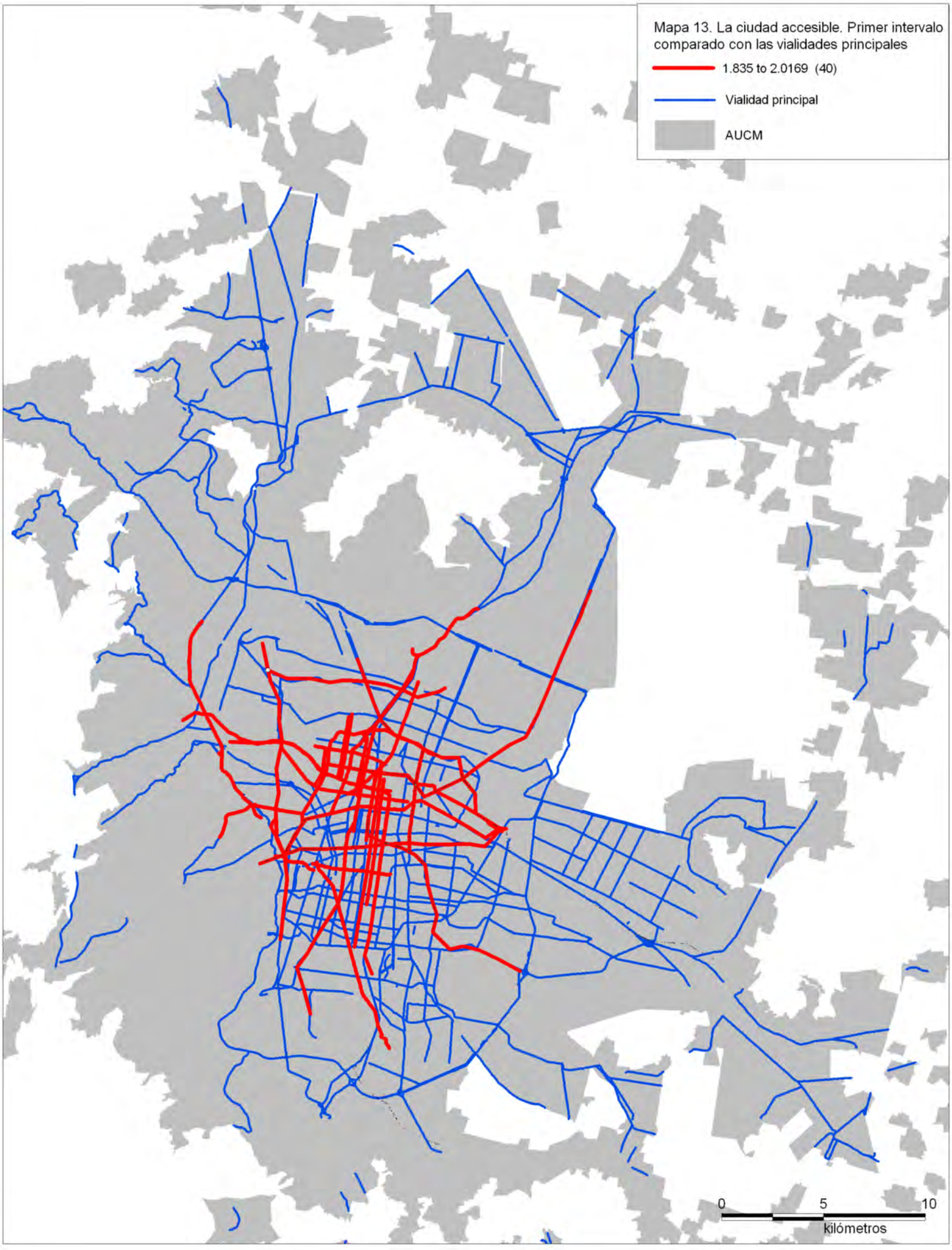

Mapa 8. AUCM
Conectividad
126 to 280 (26)
100 to 126 (33)
75 to 100 (79)
50 to 75 (218)
10 to 50 (7833)
1 to 10 (83467)
Distrito Federal
Estado de México
5
217
14
10
29
6
121
204
254
432
26
15
0
0
5
10
kilómetros

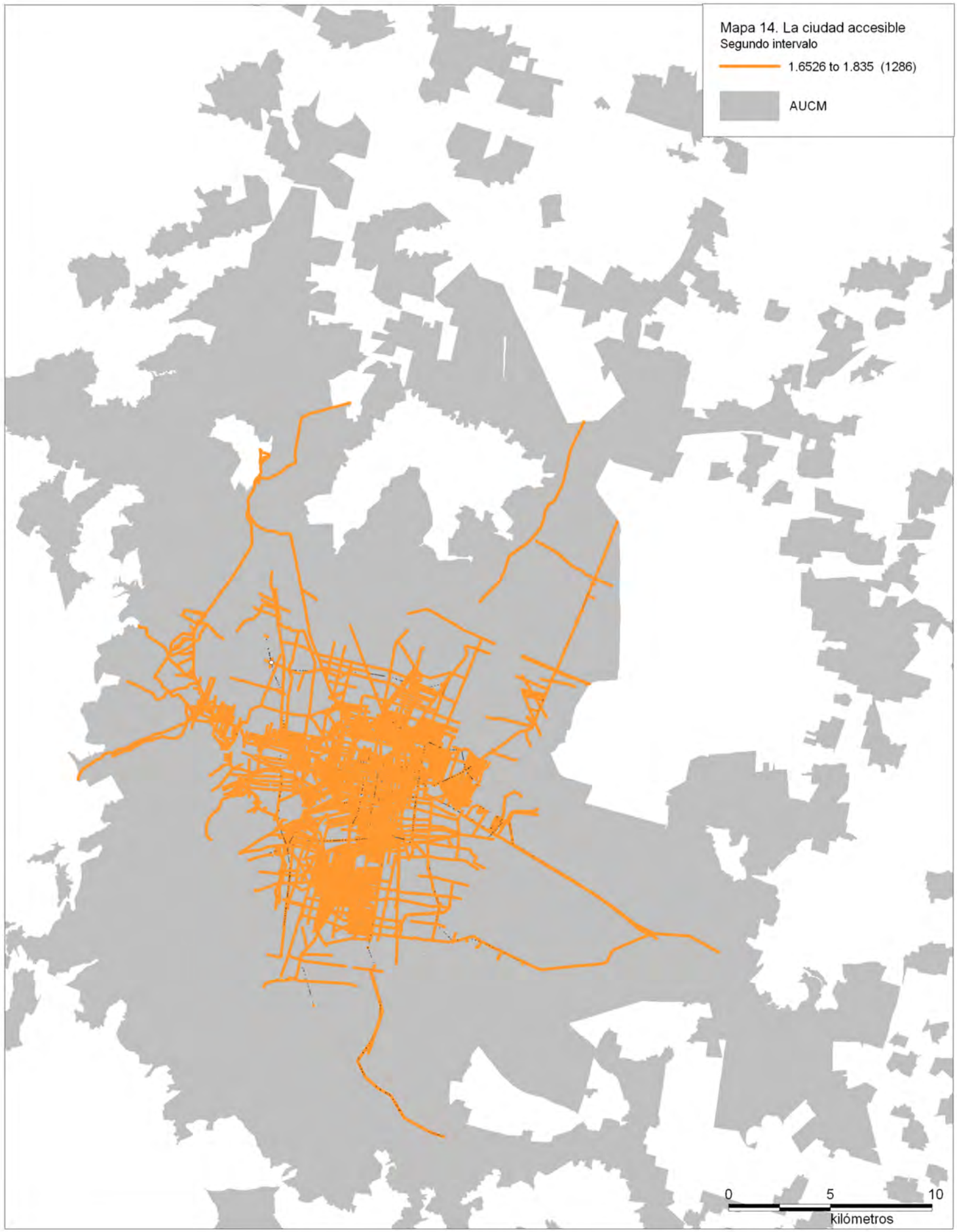

Mapa 9. AUCM
Longitud de "frente de cuadra" (Km)
0.005 to 0.025 (7303)
0.025 to 0.05 (18892)
0.05 to 0.075 (18478)
0.075 to 0.1 (13948)
0.1 to 0.15 (17099)
0.15 to 0.2 (7292)
0.2 to 0.3 (5093)
0.3 to 0.5 (1750)
0.5 to 1 (601)
1 to 3.5 (116)
Distrito Federal
Estado de México
0
5
10
kilómetros

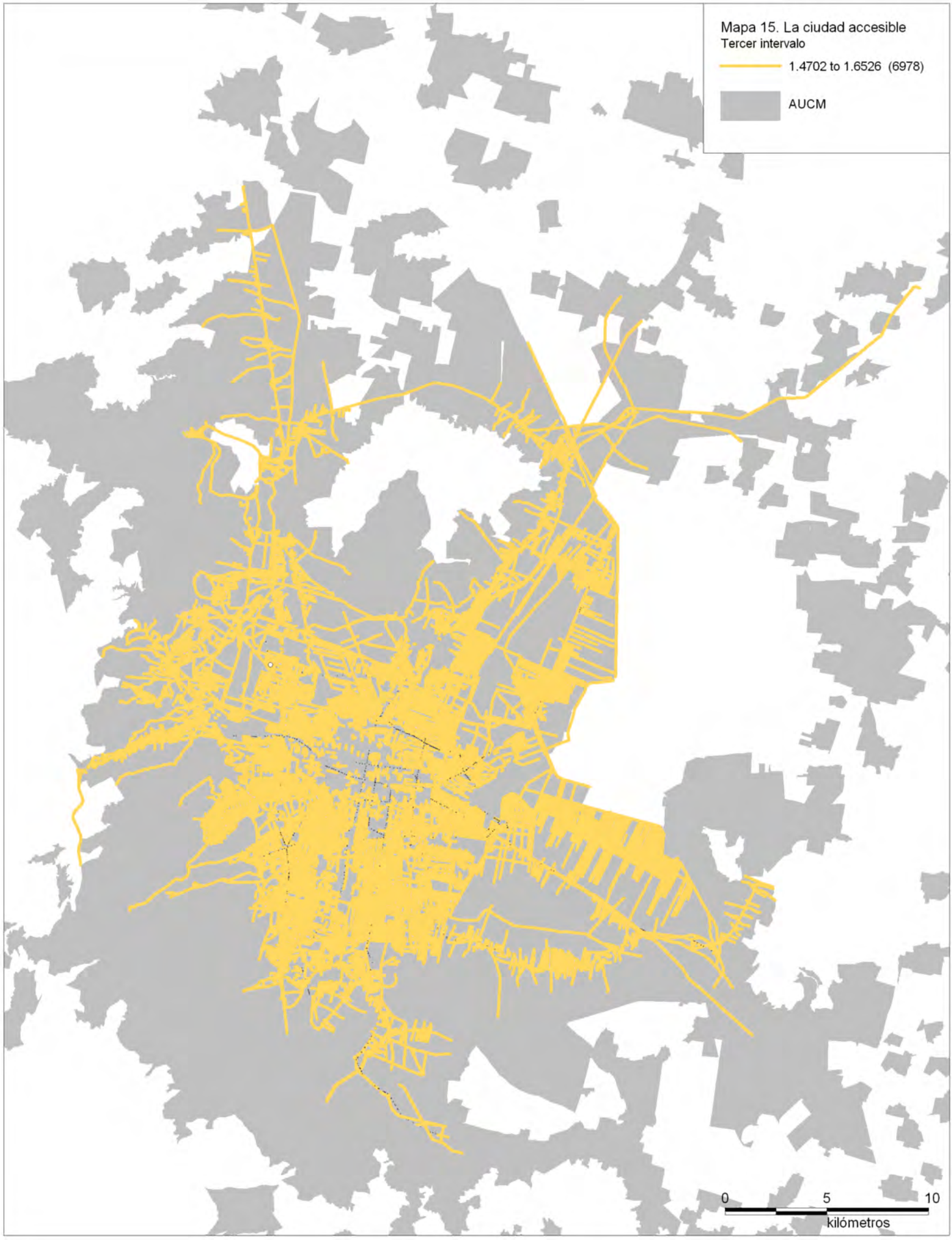

Mapa 10. AUCM
Accesibilidad metropolitana
1.835 to 2.0169 (40)
1.6526 to 1.835 (1286)
1.4702 to 1.6526 (6978)
1.2878 to 1.4702 (17501)
1.1054 to 1.2878 (25809)
0.923 to 1.1054 (22647)
0.7406 to 0.923 (13569)
0.5582 to 0.7406 (3289)
0.3758 to 0.5582 (483)
0.1934 to 0.3758 (112)
Distrito Federal
Estado de México
0
5
10
kilómetros

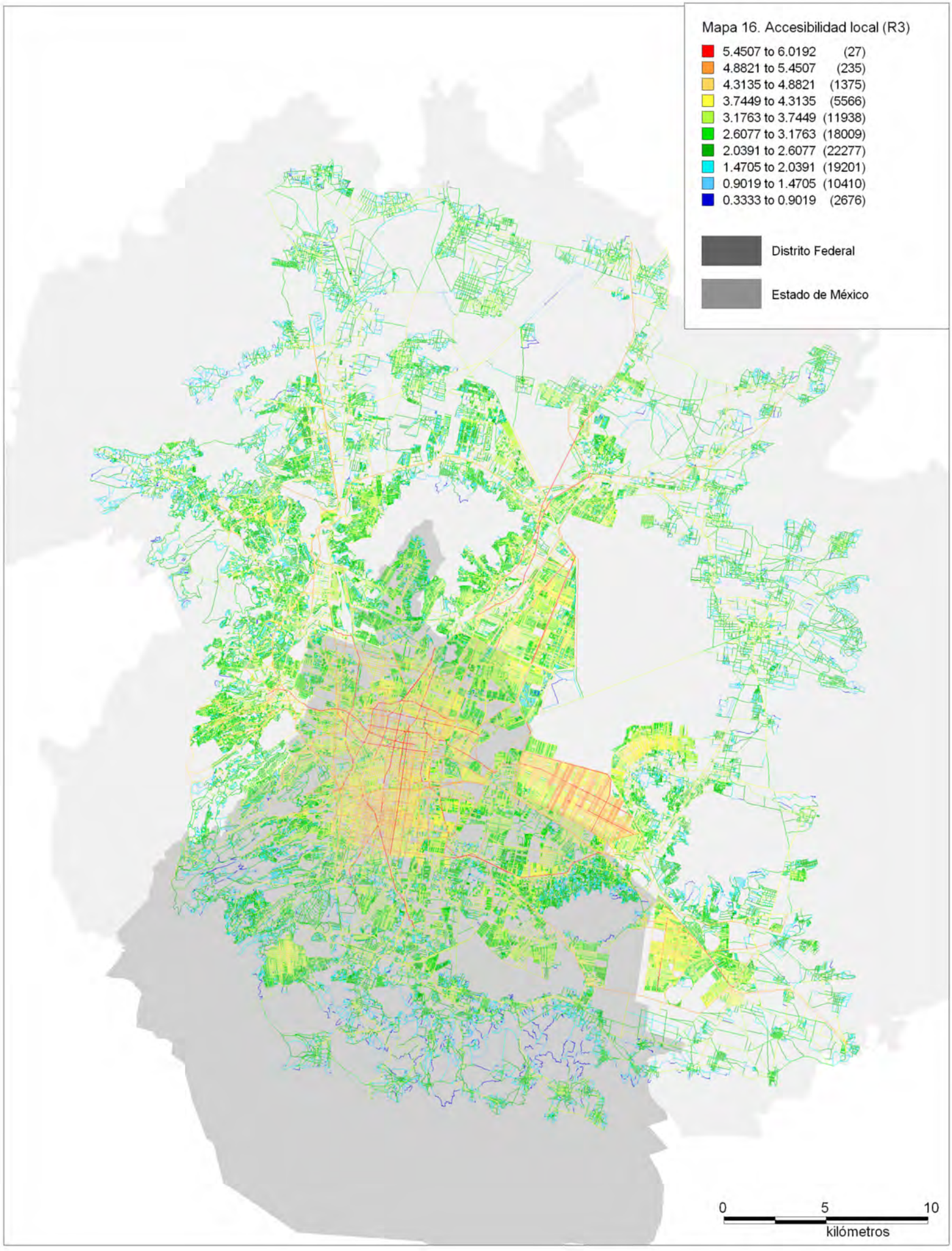

Mapa 11. Accesibilidad metropolitana
La ciudad accesible
1.835 to 2.0169 (40)
1.6526 to 1.835 (1286)
1.4702 to 1.6526 (6978)
AUCM
0
5
10
kilómetros

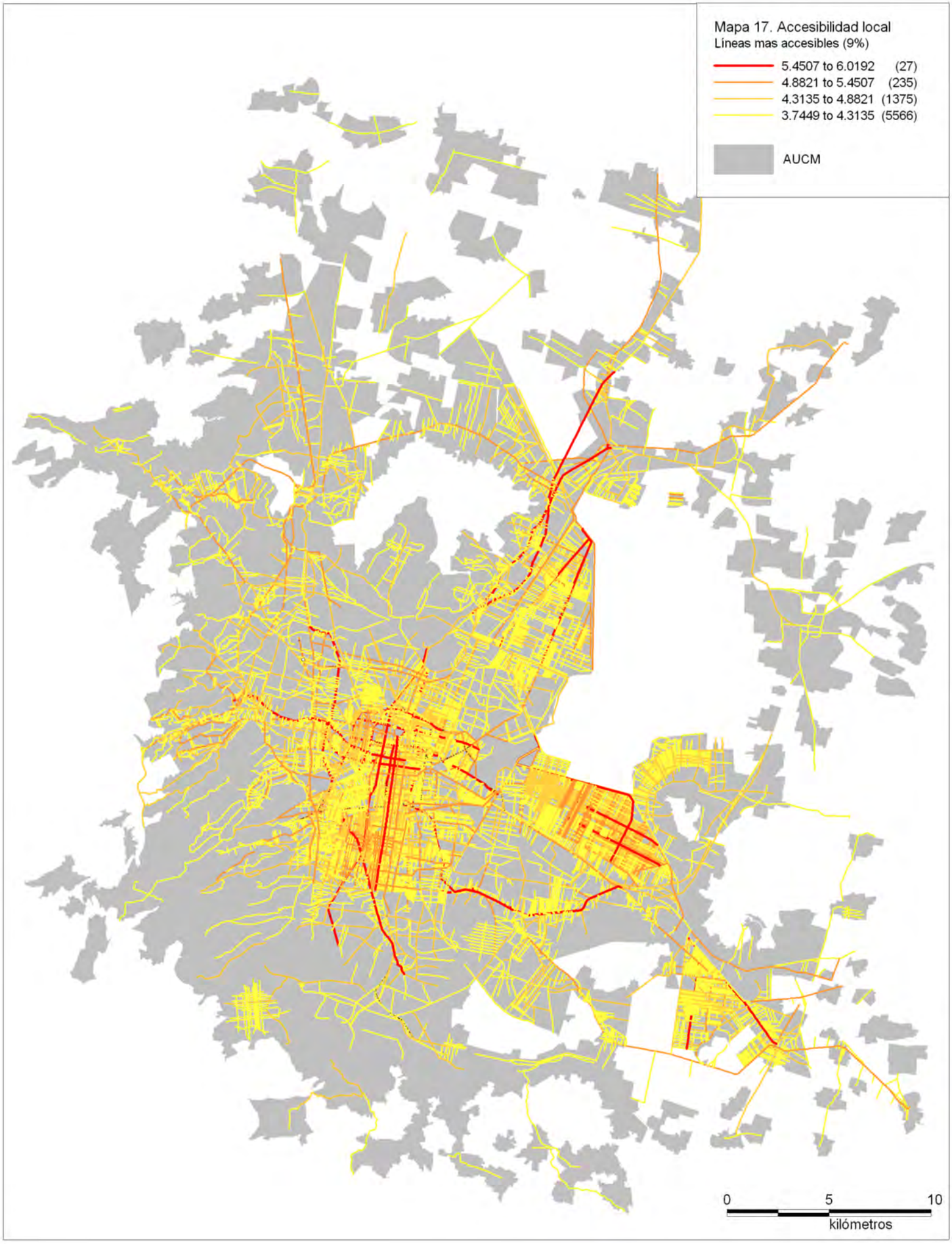

Mapa 12. La ciudad accesible.
Primer Intervalo
1.835 to 2.0169 (40)
AUCM
0
5
10
kilómetros

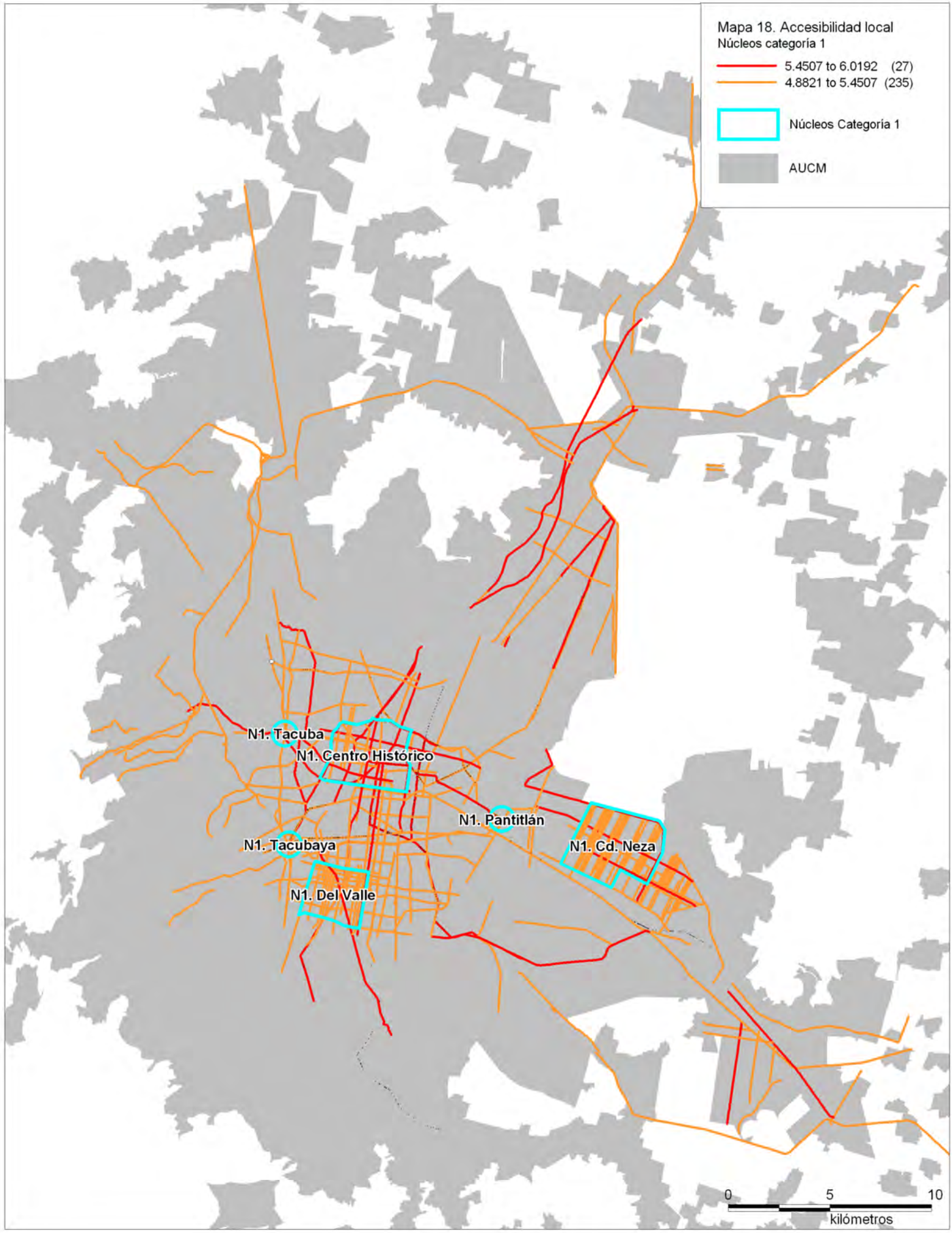

Mapa 13. La ciudad accesible. Primer intervalo comparado con las vialidades principales
1.835 to 2.0169 (40)
Vialidad principal
AUCM
0
5
10
kilómetros

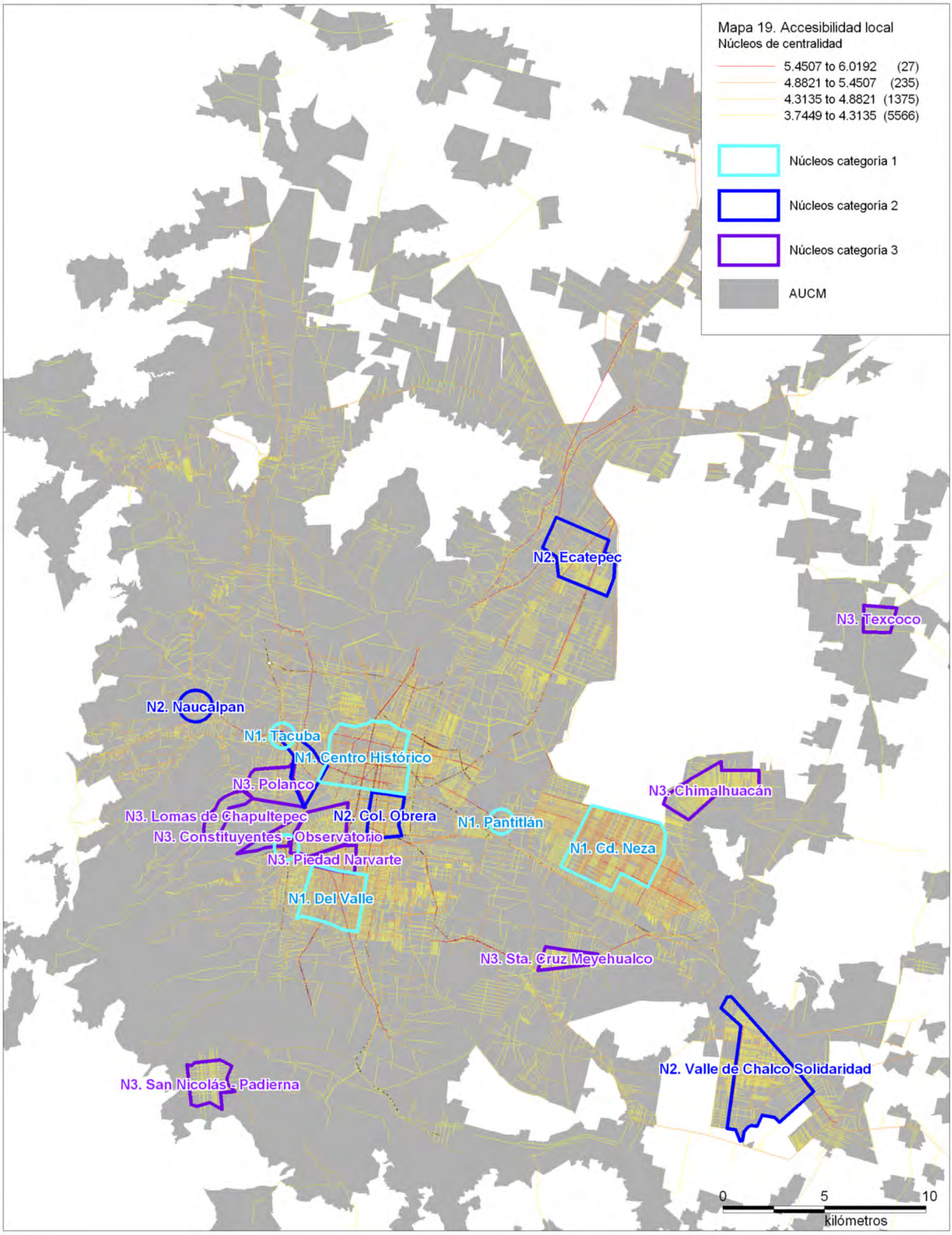

Mapa 14. La ciudad accesible
Segundo intervalo
1.6526 to 1.835 (1286)
AUCM
0
5
10
kilómetros

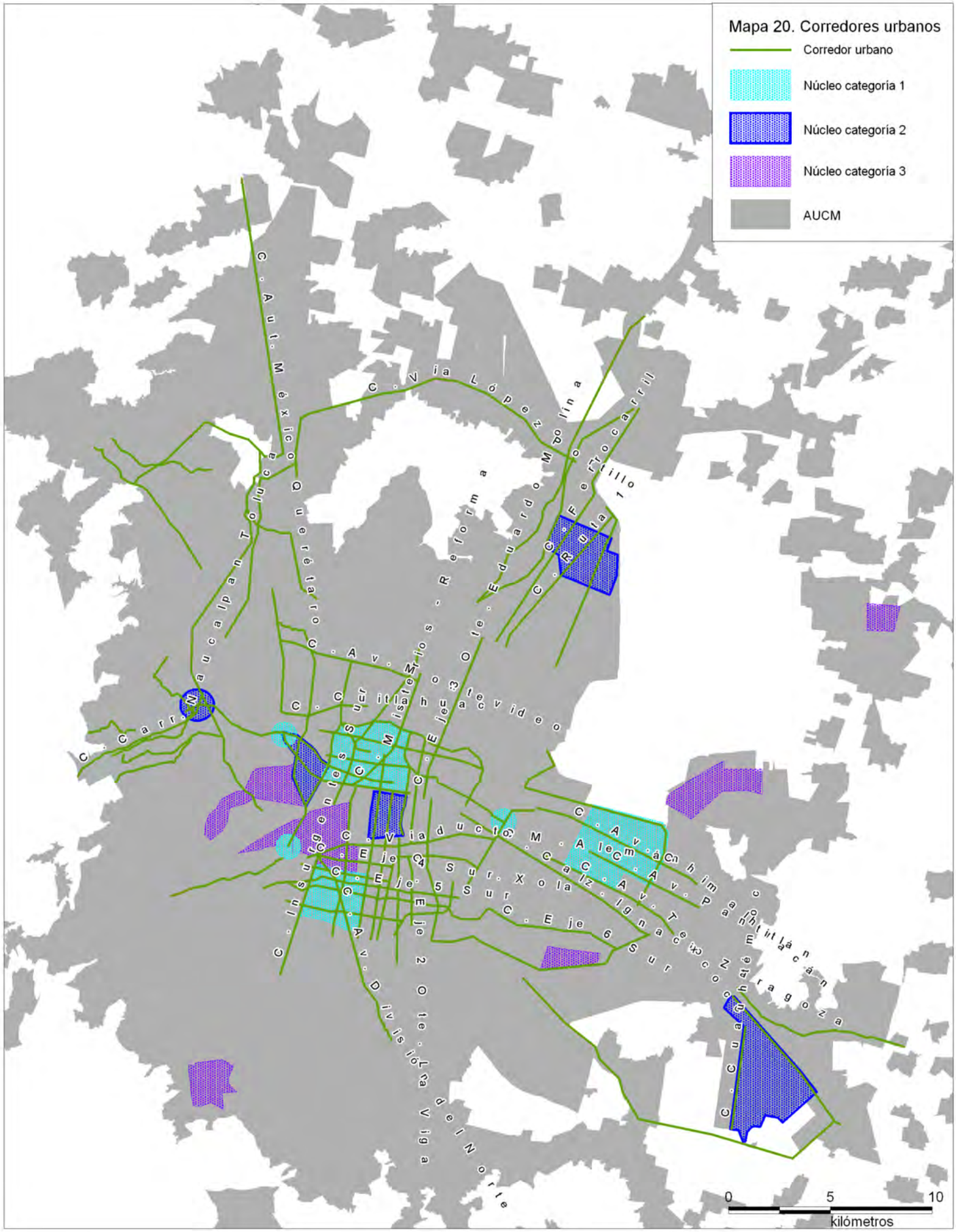

Mapa 15. La ciudad accesible
Tercer intervalo
1.4702 to 1.6526 (6978)
AUCM
0
5
10
kilómetros

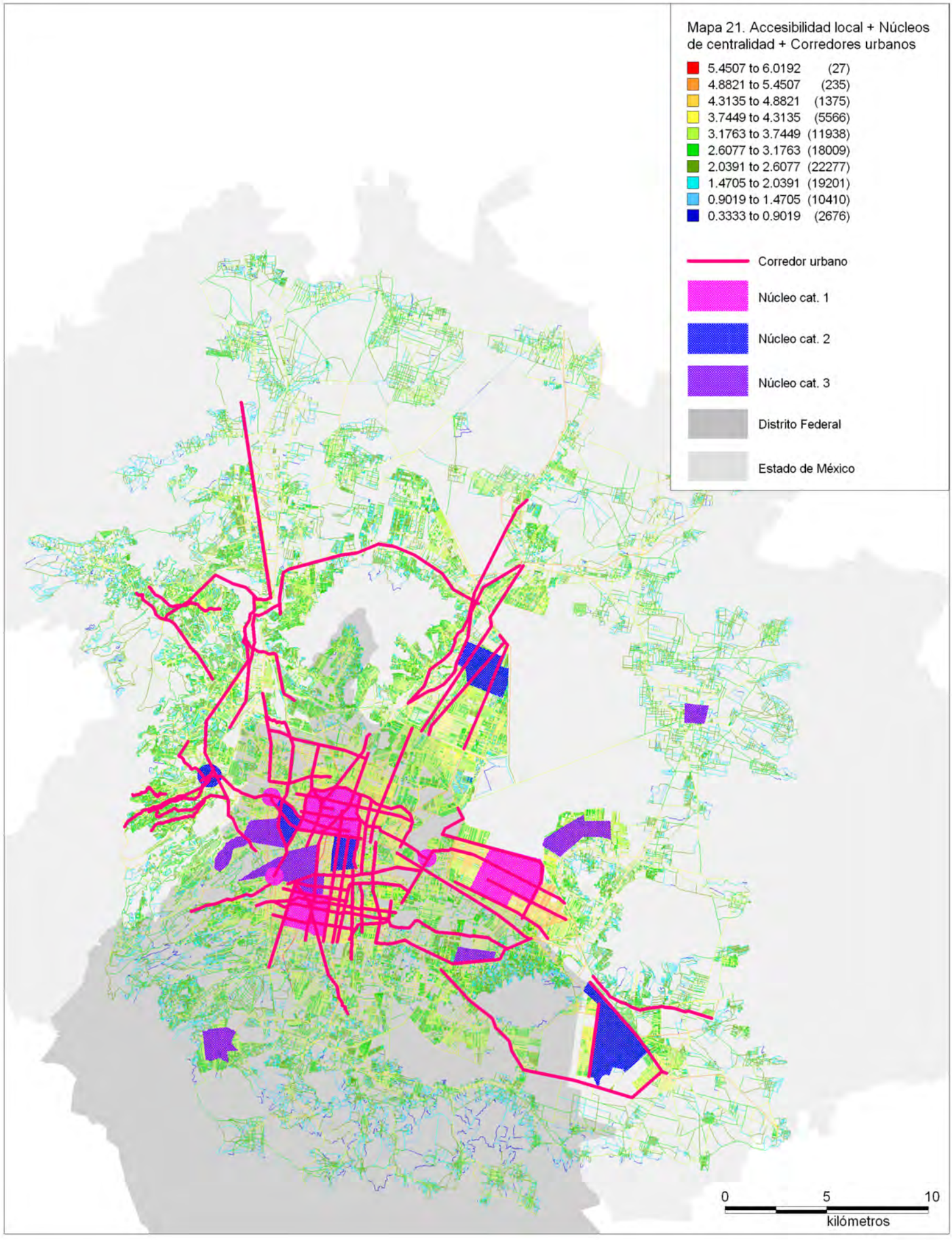

Mapa 16. Accesibilidad local (R3)
5.4507 to 6.0192 (27)
4.8821 to 5.4507 (235)
4.3135 to 4.8821 (1375)
3.7449 to 4.3135 (5566)
3.1763 to 3.7449 (11938)
2.6077 to 3.1763 (18009)
2.0391 to 2.6077 (22277)
1.4705 to 2.0391 (19201)
0.9019 to 1.4705 (10410)
0.3333 to 0.9019 (2676)
Distrito Federal
Estado de México
0
5
10
kilómetros


Mapa 17. Accesibilidad local
Líneas mas accesibles (9%)
5.4507 to 6.0192 (27)
4.8821 to 5.4507 (235)
4.3135 to 4.8821 (1375)
3.7449 to 4.3135 (5566)
AUCM
0
5
10
kilómetros


Mapa 18. Accesibilidad local
Núcleos categoría 1
5.4507 to 6.0192 (27)
4.8821 to 5.4507 (235)
Núcleos Categoría 1
AUCM
N1. Tacuba
N1. Centro Histórico
N1. Pantitlán
N1. Tacubaya
N1. Cd. Neza
N1. Del Valle
0
5
10
kilómetros


Mapa 19. Accesibilidad local
Núcleos de centralidad
5.4507 to 6.0192 (27)
4.8821 to 5.4507 (235)
4.3135 to 4.8821 (1375)
3.7449 to 4.3135 (5566)
Núcleos categoría 1
Núcleos categoría 2
Núcleos categoría 3
AUCM
N2. Ecatepec
N3. Texcoco
N2. Naucalpan
N1. Tacuba
N1. Centro Histórico
N3. Polanco
N3. Lomas de Chapultepec
N2. Col. Obrera
N3. Constituyentes - Observatorio
N3. Piedad Narvarte
N1. Pantitlán
N3. Chimalhuacán
N1. Cd. Neza
N1. Del Valle
N3. Sta. Cruz Meyehualco
N2. Valle de Chalco Solidaridad
N3. San Nicolás - Padierna
0
5
10
kilómetros


Mapa 20. Corredores urbanos
Corredor urbano
Núcleo categoría 1
Núcleo categoría 2
Núcleo categoría 3
AUCM
0
5
10
kilómetros


Mapa 21. Accesibilidad local + Núcleos de centralidad + Corredores urbanos
5.4507 to 6.0192 (27)
4.8821 to 5.4507 (235)
4.3135 to 4.8821 (1375)
3.7449 to 4.3135 (5566)
3.1763 to 3.7449 (11938)
2.6077 to 3.1763 (18009)
2.0391 to 2.6077 (22277)
1.4705 to 2.0391 (19201)
0.9019 to 1.4705 (10410)
0.3333 to 0.9019 (2676)
Corredor urbano
Núcleo cat. 1
Núcleo cat. 2
Núcleo cat. 3
Distrito Federal
Estado de México
0
5
10
kilómetros

Anexo A: Metodología para la elaboración del mapa de líneas continuas del AUCM

Cartografía.

El caso de estudio de esta investigación corresponde a un área comprendida dentro de la Zona Metropolitana del Valle de México del año 2000, determinada por SEDESOL, CONAPO e INEGI (2004), la cual incluye tres entidades federativas (Distrito Federal, Estado de México e Hidalgo) y esta conformada por 76 unidades político-administrativas (16 delegaciones y 60 municipios), dentro de los cuales hay 219 localidades urbanas en 4,984 AGEBs urbanas. A partir de esta delimitación se decidió reducir el área de estudio a un zona mas compacta, la cual se denominará Área Urbana de la Ciudad de México (AUCM). Aún cuando existe un criterio de conurbación física establecido (op. cit.), el cual sirvió de referencia para la determinación del AUCM, se decidió contar con un criterio propio[130], el cual consiste en la conurbación y la contigüidad de las AGEBs que constituyeran una mancha urbana continua, por lo que el AUCM incluye 4,730 AGEBs urbanas distribuidas en las 16 delegaciones del Distrito Federal y 40 municipios del Estado de México, lo cual hace un total de 56 unidades político-administrativas, sin embargo en diez de éstas algunas de sus AGEBs no fueron consideradas por no cumplir los criterios de contigüidad y continuidad en la mancha urbana (ver Cuadro A.1).

Cuadro A.1. Cuadro indicativa de las delegaciones y municipios considerados en el AUCM y la ZMVM del año 2000.

	ENTIDAD	**DELEGACIÓN / MUNICIPIO**	**Incluidos en el AUCM**	**AGEBs urbanos incluidos total (T) o parcialmente (P)**
1	D.F.	Azcapotzalco	SI	T

[130] Basado en una inspección visual del mapa correspondiente al área de estudio

2	D.F.	Coyoacán	SI	T
3	D.F.	Cuajimalpa de Morelos	SI	T
4	D.F.	Gustavo A. Madero	SI	T
5	D.F.	lztacalco	SI	T
6	D.F.	Iztapalapa	SI	T
7	D.F.	La Magdalena Contreras	SI	T
8	D.F.	Milpa Alta	SI	T
9	D.F.	Álvaro Obregón	SI	T
10	D.F.	Tláhuac	SI	T
11	D.F.	Tlalpan	SI	T
12	D.F.	Xochimilco	SI	T
13	D.F.	Benito Juárez	SI	T
14	D.F.	Cuauhtémoc	SI	T
15	D.F.	Miguel Hidalgo	SI	T
16	D.F.	Venustiano Carranza	SI	T
17	Hidalgo	Tizayuca	NO	-
18	Edo. Mex.	Acolman	SI	T
19	Edo. Mex.	Amecameca	NO	-
20	Edo. Mex.	Apaxco	NO	-
21	Edo. Mex.	Atenco	SI	P
22	Edo. Mex.	Atizapán de Zaragoza	SI	T
23	Edo. Mex.	Atlautla	NO	-
24	Edo. Mex.	Axapusco	NO	-
25	Edo. Mex.	Ayapango	NO	-
26	Edo. Mex.	Coacalco de Berriozábal	SI	T
27	Edo. Mex.	Cocotitlán	SI	T
28	Edo. Mex.	Coyotepec	SI	T
29	Edo. Mex.	Cuautitlán	SI	T

30	Edo. Mex.	Chalco	SI	T
3SI	Edo. Mex.	Chiautla	SI	T
32	Edo. Mex.	Chicoloapan	SI	T
33	Edo. Mex.	Chiconcuac	SI	T
34	Edo. Mex.	Chimalhuacán	SI	T
35	Edo. Mex.	Ecatepec de Morelos	SI	T
36	Edo. Mex.	Ecatzingo	NO	-
37	Edo. Mex.	Huehuetoca	SI	T
38	Edo. Mex.	Hueypoxtla	NO	T
39	Edo. Mex.	Huixquilucan	SI	P
40	Edo. Mex.	Isidro Fabela	NO	-
4SI	Edo. Mex.	lxtapaluca	SI	P
42	Edo. Mex.	Jaltenco	SI	T
43	Edo. Mex.	Jilotzingo	NO	-
44	Edo. Mex.	Juchitepec	NO	-
45	Edo. Mex.	Melchor Ocampo	SI	T
46	Edo. Mex.	Naucalpan de Juárez	SI	P
47	Edo. Mex.	Nezahualcóyotl	SI	T
48	Edo. Mex.	Nextlalpan	SI	T
49	Edo. Mex.	Nicolás Romero	SI	P
50	Edo. Mex.	Nopaltepec	NO	-
5I	Edo. Mex.	Otumba	NO	-
52	Edo. Mex.	Ozumba	NO	-
53	Edo. Mex.	Papalotla	SI	T
54	Edo. Mex.	La Paz	SI	T
55	Edo. Mex.	San Martín de las Pirámides	SI	T
56	Edo. Mex.	Tecámac	SI	T
57	Edo. Mex.	Temamatla	SI	T
58	Edo. Mex.	Tecamascalpa	NO	-

59	Edo. Mex.	Tenango del Aire	NO	-
60	Edo. Mex.	Teoloyucán	SI	T
6SI	Edo. Mex.	Teotihuacán	SI	T
62	Edo. Mex.	Tepetlaoxtoc	SI	P
63	Edo. Mex.	Tepetlixpa	NO	-
64	Edo. Mex.	Tepotzotlán	SI	P
65	Edo. Mex.	Tequixquiac	NO	-
66	Edo. Mex.	Texcoco	SI	P
67	Edo. Mex.	Tezoyuca	SI	T
68	Edo. Mex.	Tlalmanalco	NO	-
69	Edo. Mex.	Tlalnepantla de Baz	SI	T
70	Edo. Mex.	Tultepec	SI	T
71	Edo. Mex.	Tultitlán	SI	T
72	Edo. Mex.	Villa del Carbón	NO	-
73	Edo. Mex.	Zumpango	SI	P
74	Edo. Mex.	Cuautitlán Izcalli	SI	T
76	Edo. Mex.	Valle de Chalco Solidaridad	SI	T

Fuente: Elaboración propia a partir de la Delimitación de la Zona Metropolitana del Valle de México (SEDESOL et al., 2004).

El mapa base del AUCM se creó empleando la cartografía urbana digital del XII Censo General de Población y Vivienda del Distrito Federal y el Estado de México (INEGI, 2002a; INEGI, 2002b correspondientemente). De ésta se usaron las manzanas[131] para tener la estructura vial o configuración de la ciudad.

Por otra parte y para realizar el análisis de accesibilidad del AUCM se empleó el mapa correspondiente a los ejes de calle de la cartografía vectorial de localidades urbanas correspondiente a la Zona Metropolitana del Valle de México (INEGI, 2005), ajustándolo a la estructura urbana del año 2000. La principal corrección consistió en la eliminación de las

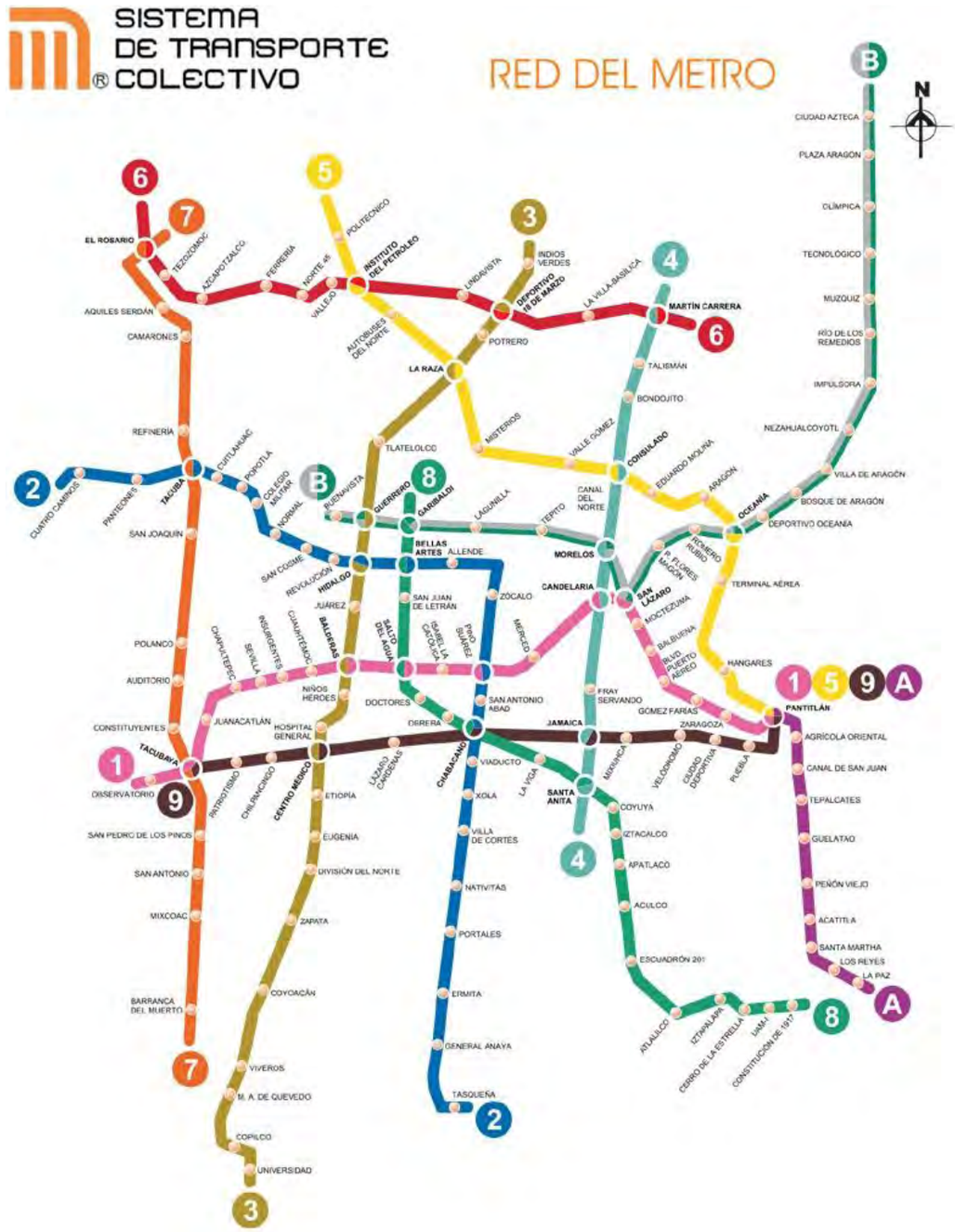
[131] La capa "manzanas" incluye algunos parques y camellones de dimensiones considerables, así como la configuración de algunos conjuntos habitacionales.

polilíneas de las calles (el mapa original consta de 142,411 pollíneas) ya sea porque no están comprendidas dentro del AUCM o porque éstas fueron creadas después del año 2000. El número de polilíneas del AUCM es de 91,586.

La decisión de emplear los ejes de calle y no generar un mapa axial propio se fundamenta en el estudio hecho por Turner (2007), el cual demuestra que, a partir de una normalización de los segmentos analizados, es posible tener una mejor correlación entre los valores de accesibilidad obtenidos y los flujos reales (especialmente los vehiculares) y por lo tanto, obtener un modelo de accesibilidad de la ciudad más certero.

El análisis realizado incorpora la red del Sistema de Transporte Colectivo (conocido como Metro, término que se empleará para denominar a este medio de transporte en este documento) por lo que fue necesario localizar las estaciones y con mayor precisión los accesos a estas. Para hacer el trazo de la red completa se consultó la página web del Sistema de Transporte Colectivo (2010) para obtener la información del número de líneas (y estaciones de cada una de éstas) construidas hasta el año 2000. La red del Metro, hasta el año 2000, constaba de once líneas y 175 estaciones (ver Figura A.1 y Cuadro A.2). En el caso de la localización precisa de los accesos a las estaciones, se emplearon los mapas digitales de Google Maps (Google Maps, 2011).

Figura A.1. Red del Metro (año 2000)



Fuente: Sistema de Transporte Colectivo (2010)

Cuadro A.2. Características de las once líneas del Metro

Línea	Terminales	Características
1	Observatorio – Pantitlán	Longitud: 16.654 Km Estaciones: 20, 7 de ellas de correspondencia, 12 de paso y dos terminales.
2	Cuatro Caminos – Taxqueña	Longitud: 20.713 Km Estaciones: 24, 5 de ellas de correspondencia, 17 de paso y dos terminales
3	Indios Verdes – Universidad	Longitud: 21.278 Km Estaciones: 21, 6 de ellas de correspondencia, 13 de paso y 2 terminales
4	Martín Carrera – Santa Anita	Longitud: 9.363 Km Estaciones: 10, 6 de ellas de correspondencia -incluidas dos terminales-, y 4 de paso
5	Pantitlán – Politécnico	Longitud: 14.435 Km Estaciones: 13, 5 de ellas de correspondencia -incluida una de sus terminales -, 7 de paso y una terminal más
6	El Rosario – Martín Carrera	Longitud: 11.434 Km Estaciones: 11, 4 de ellas de correspondencia -incluidas las dos terminales-, 7 de paso
7	El Rosario – Barranca del Muerto	Longitud: 17.011 Km Estaciones: 14, 3 de ellas de correspondencia -incluida una de sus terminales-, 10 de paso y una terminal más
8	Garibaldi – Constitución de 1917	Longitud: 17.679 Km Estaciones: 19, 5 de ellas de correspondencia -incluida una de sus terminales-, 13 de paso y una terminal más
9	Tacubaya - Pantitlan	Longitud: 13.033 Km Estaciones: 12, 5 de ellas de correspondencia -incluidas las dos terminales-, 7 de paso
A	Pantitlan – La Paz	Longitud: 14.893 Km Estaciones: 10, 8 de ellas de paso y dos terminales, una con correspondencia
B	Ciudad Azteca – Buenavista	Longitud: 20.278 Km Estaciones: 21, 5 de ellas de correspondencia, 14 de paso y dos terminales

Fuente: Sistema de Transporte Colectivo (2010)

Criterios para la elaboración de los mapas.

Con el fin de poder hacer el análisis de accesibilidad del AUCM empleando *Space Syntax* como herramienta fue necesario hacer ajustes adicionales al mapa de ejes de calle de INEGI.

El primer ajuste fue la eliminación de aquellas polilíneas que no forman anillos de circulación, es decir, sólo contaban con una conexión con el resto de la red (Figura A.2.a). La razón de esto es en el espacio representado por estas líneas no es posible comunicarse o desplazarse a otro espacio, por lo que serían la representación solamente de las actividades que suceden en ese espacio y no de las posibilidades de movimiento en la red, por lo que eliminar esta conexión no hace una diferencia significativa para el análisis del sistema o red restante (Hillier, 1996b: 250).

Figura A.2. Comparativo de mapas mostrando la eliminación de polilíneas que no formaban anillos de circulación.



Fuente: Elaboración propia a partir del mapa de ejes de calle (INEGI, 2005).

Debido a que hasta el momento de los ajustes del mapa se desconocía si el análisis se haría con mapas de segmentos o de líneas continuas, se decidió realizar el segundo ajuste, el cual fue relativo a las glorietas o rotondas. En el mapa original de ejes de calle, las glorietas están representadas por polilíneas constituidas por un gran número de pequeños segmentos rectos para poder generar una línea curva, sin embargo debido al tipo análisis que se realizaría (topológico)

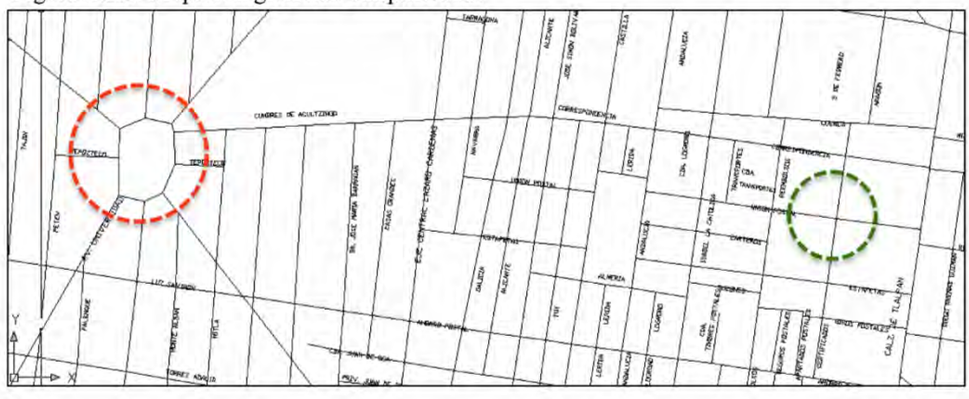
se consideró que podrían alterar los resultados[132]. Por esta razón se decidió simplificar las glorietas y rotondas considerando el número de conexiones que implicaba en la red vial con el siguiente criterio: en caso de que en la glorieta solo hubiera la intersección de dos calles se eliminaría ésta y solo se harían las conexiones correspondientes (Figura A.3.b); mientras que si a la glorieta confluyen mas de dos calles, entonces se representaría como un polígono cuyos vértices conectarían a las calles que convergen en ese espacio (Figura A.3.b).

Figura A.3. Comparativo de mapas mostrando la simplificación de las glorietas

Figura A.3.a. Mapa de ejes de calle original



Figura A.3.b. Mapa con glorietas simplificadas



La figura A.3.a. muestra los dos casos de glorietas que se simplificaron: en el círculo rojo se muestra una glorieta con múltiples intersecciones, y en el círculo verde una donde sólo confluyen dos calles. La figura A.3.b. muestra cómo se simplificaron ambos casos: la glorieta con múltiples intersecciones es ahora un polígono que une a todas las calles y en el segundo caso, se elimina la glorieta y sólo se hacen las conexiones correspondientes. Fuente: Elaboración propia a partir del mapa de ejes de calle (INEGI, 2005).

[132] Recordemos que en un análisis topológico el número de nodos y sus conexiones son determinantes.

El tercer ajuste corresponde a la representación de la red del Metro, lo cual incluye las estaciones (algunas con múltiples salidas), los enlaces o "correspondencias" entre líneas y el recorrido. Para esto se hicieron las consideraciones siguientes:

1. El usuario al utilizar la red, no percibe las estaciones intermedias a su destino, como conexiones, sino que entiende el viaje como uno solo desde su origen hasta que llega a la estación destino, es decir solo hubo una conexión; en caso de tener que hacer una transferencia entre líneas, la estación de transferencia es entendida como una conexión, por lo que el número de conexiones en su mente son 2 (o más en el caso de que tenga que cambiar mas de una vez de línea): la estación de transferencia y la estación destino. Es así como la distancia real "se elimina" de la percepción del usuario, por lo que un viaje puede ser corto o largo en términos reales, pero en términos perceptuales depende del número de estaciones que tenga que usar para llegar a su destino. Por esto cada línea de la red del Metro es una línea continua agregada con conexiones en cada una de las estaciones y correspondencias
2. Las estaciones. La red del Metro se incorporó a la red de ejes de calle a partir de conexiones entre los accesos a las estaciones y las calles en las que se encuentran ubicados éstos, siguiendo el criterio de modelación para el estudio de la Zona Metropolitana de Tokio, donde se incorporó a la estructura de la ciudad la red de transporte publico de trenes (Iida y Nishibori en Major et al., 1997). Se presentaron tres casos para acceder a las estaciones: el primero es cuando la estación se encuentra a mitad de manzana y la única conexión posible es con la calle por la que se accede, en este caso se hizo una conexión entre la línea y la estación (ver Figura A.4.a.); el segundo caso es cuando los accesos a la estación se encuentran en la intersección de dos o más calles, para lo cual se conectó la línea correspondiente de la red del metro con el vértice que une a las calles intersectadas (ver Figura A.4.b.); finalmente, el tercer caso es cuando la estación tiene múltiples accesos localizados en diferentes calles, para lo que se tomó la decisión de que la línea que representa el trayecto del Metro y que termina en la estación, no terminara intersectando con alguna otra línea de la red vial, sino que "flotara" vinculándose con la red vial con líneas que conectaran la estación con las calles en las que se encuentran ubicados los accesos o que representen los túneles de transferencia entre estaciones (ver Figura A.4.c).

Figura A.4. Criterios para representar los accesos a las estaciones del Metro.

Figura A.4.a. Estación localizada a mitad de manzana

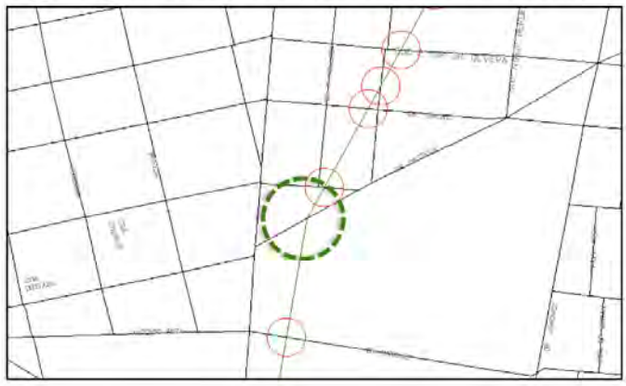


Figura A.4.b. Estación localizada en la intersección de calles

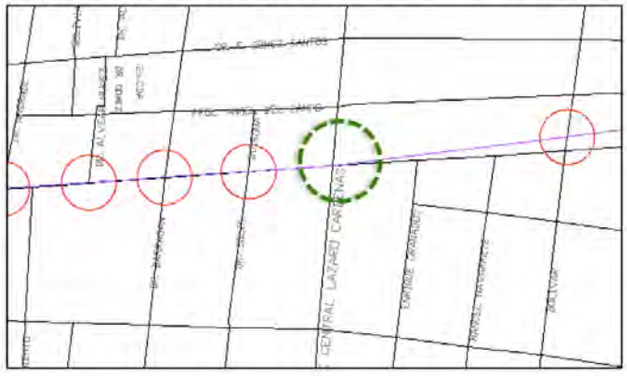
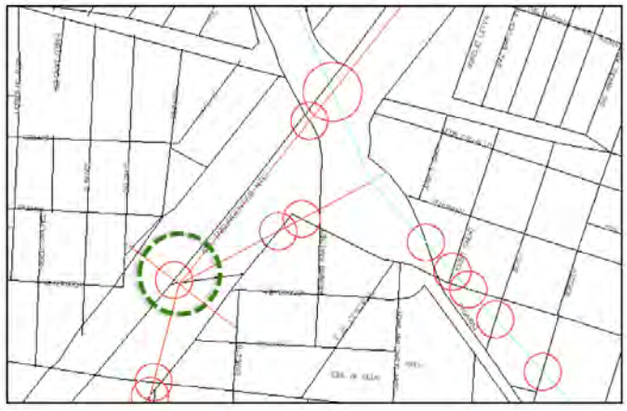


Figura A.4.c. Estación con múltiples accesos



En los tres casos el círculo verde de línea punteada señala la localización de una estación, las líneas de colores representan los túneles (o líneas) del Metro y los círculos rojos indican que la intersección deberá ser ignorada por el programa a utilizarse para el análisis (en este caso Mindwalk 2.0). La figura A.4.a. muestra el caso de la

estación Hospital General (línea 3), la figura A.2.b. muestra la estación Lázaro Cárdenas (línea 9) y la figura A.3.c. representa la estación La Raza (líneas 3 y 5). Fuente: Elaboración propia.

Consideraciones para la determinación del tipo de análisis a elaborar

Como se mencionó en el Capítulo III de esta investigación, existen principalmente tres formas de representar y analizar un sistema urbano. En los siguientes párrafos se hará un recuento de las posibilidades que se tienen para realizar el análisis con cada uno de estos métodos, de acuerdo a la disponibilidad de información y tiempo para la elaboración de estos mapas.

Mapa axial.

Para la elaboración de este mapa solamente se requeriría como base la estructura urbana del AUCM, la cual se obtuvo de la cartografía urbana digital del año 2000 (INEGI, 2002a; INEGI, 2002b), específicamente las manzanas y los nombres de las calles, para posteriormente elaborar el mapa axial de una manera manual. El problema que se tuvo en este caso es que la elaboración de este mapa demandaba mucho tiempo[133] y no se contaba con otros recursos humanos para esto. Además que, según lo descrito en el Capítulo III, el tipo de análisis que se puede realizar con este modelo es el más básico y tiene algunas limitaciones respecto a la interpretación del espacio. Por estas razones se decidió no hacer el análisis con este tipo de mapa.

Mapa de segmentos.

Para la elaboración de este análisis se contaba con el mapa correspondiente a los ejes de calle de la cartografía vectorial de localidades urbanas correspondiente a la Zona Metropolitana del Valle de México (INEGI, 2005), el cual fue ajustando a la estructura urbana del año 2000. Para hacer el análisis se requiere del programa *DepthMap* (Turner, 2010), el cual genera el mapa de segmentos a partir de un mapa axial o de uno de ejes de calle. El procedimiento para realizar la transformación e inmediatamente el análisis se encuentra descrito en "*Using DepthMap for*

[133] Se realizó una prueba haciendo el mapa axial de la Delegación Gustavo A. Madero, teniendo como resultado aproximadamente quince días (tiempo completo) de trabajo, sin embargo el área que se mapeo se calcula que representaba menos del 10% del área total del AUCM.

urban analysis" (Hillier, 2008); sin embargo, la versión[134] con la que se contaba en el momento de iniciar hacía que un análisis como el que se desea hacer tardara mucho tiempo (mas de un mes[135]). Una razón de esta es que el mapa que constaba de aproximadamente 92,000 polilíneas se calculó[136] que, al convertirse en un mapa de segmentos, éstos serían aproximadamente 500,000 líneas. Al investigar si ya se había realizado algún análisis con un mapa similar al del AUCM se me comunicó que se había realizado un análisis en *Space Syntax Ltd.* de aproximadamente 1'340,000 líneas (de la región Sureste del Reino Unido) con una versión especial de *DepthMap* para computadoras con procesadores de 64 bits y que podía dividir el análisis en múltiples procesos paralelos distribuidos en varias computadoras (Friedrich, 2009). A pesar de esta posible solución, se vio que no se contaban con los recursos (computadora o computadoras con procesadores a 64 bits), ni el conocimiento para dividir el análisis en varias computadoras y mucho menos con el tiempo por lo que finalmente se decidió no hacer el análisis de segmentos.

Mapa de líneas continuas.

Habiendo observado los resultados obtenidos por los análisis hechos con este tipo de mapas, se optó por hacer el análisis con este método, debido a que al agregarse las líneas se muestran de una mejor manera el entendimiento (de los habitantes) de las ciudades y se reduce el número de líneas a analizar. Sin embargo, también se consideraron las limitaciones que presenta este tipo de análisis para esta investigación, siendo las principales: el grado de agregación de las líneas (líneas largas) muestra de una mejor manera el entendimiento global de las ciudades que un análisis local sin embargo, los resultados parecen no alterarse de una manera significativa como para ser descartados; no se pueden combinar el análisis topológico (propio de *Space Syntax*) con distancias métricas, tal y como lo hace *DepthMap*.

[134] La versión de *DepthMap* es la 10.08, la cual, hasta el momento de realizar esta investigación era la mas reciente. *DepthMap* fue diseñado para ejecutarse en computadoras con un sistema operativo Windows XP o mas reciente, con procesadores a 32 bits (lo cual es común en cualquier computadora PC).

[135] El mes, calculo aproximado hecho por *DepthMap*, que se menciona implicaba que la computadora estuviera encendida las 24 horas del día procesando el mapa, sin ninguna otra aplicación abierta o corriendo (para poder aprovechar toda la capacidad de los procesadores y memoria RAM) porque *Depthmap* no tiene la posibilidad de hacer pausas en el análisis.

[136] El cálculo se hizo "explotando" las polilíneas en un programa de CAD, ya que al hacerlo éstas son divididas en los segmentos que las componen, los cuales son igual a los segmentos generados y analizados por *DepthMap.*

El software empleado para realizar los análisis es *Mindwalk*, desarrollado por Lucas Figeiredo (2005; 2008), éste construye los mapas de líneas continuas de una manera automática, empleando la herramienta "*Merge Lines*" (agregar líneas). Existe una diferencia entre las versiones 1.0 y 2.0, ya que en la primera solo se introduce el valor del ángulo máximo de agregación entre dos líneas, mientras que en la versión 2.0 no solo se introduce la variable del ángulo máximo a considerar para la agregación de líneas, sino que además se tiene que introducir el "ángulo acumulado" (*cumulative angle*), el cual consiste en lo siguiente: si en una secuencia de líneas agregadas, el ángulo o curva es hacia el mismo lado y excede el ángulo acumulado, entonces la agregación se detiene (Figueiredo, 2008). En el caso de esta investigación, la agregación de líneas del mapa del AUCM se hizo con *Mindwalk* 1.0, empleando 35º como el valor angular máximo de agregación, siguiendo la recomendación de Figueiredo y Amorin (2004: 5) a partir de estudios realizados por ellos.

Una consideración importante antes de hacer el análisis del mapa fue qué hacer con las líneas que, después de hacer todas las correcciones posibles[137], aparecían como líneas sin conectar en el *layer* "*Error*". *Mindwalk* 2.0 tiene la opción de eliminar este *layer* por lo que se decidió hacerlo para que el resultado no se alterara.

Finalmente, el análisis del AUCM se hizo usando Mindwalk 2.0 y se calcularon: *integration* (accesibilidad global) y *local integration* (accesibilidad local empleando los radios 2, 3, 4, 5 y 9 –que es el Radio-radio-), que son las mediciones empleadas por *Space Syntax*.

[137] Las correcciones se hicieron en un programa CAD, verificando o corrigiendo cada línea, hasta asegurarse que cada uno de sus extremos estaba conectado correctamente, sin embargo al momento de volver a "construir el grafo" aparecían otras líneas desconectadas. El proceso se repitió aproximadamente cinco veces. La posible causa para que esto suceda es la manera en que *Mindwalk* importa las líneas de un archivo *DXF* ó *MIF*, sin embargo la razón precisa se desconoce.

Anexo B. Definición de los sectores propuestos por la COMETAH

Sectores metropolitanos

La Comisión Metropolitana de Asentamientos Humanos presentó en 1998 el Programa de Ordenación de la Zona Metropolitana del Valle de México, donde propuso la agrupación de las unidades político administrativas tanto del Distrito Federal (16) como del Estado de México (58) en 12 *Sectores Metropolitanos* para facilitar la adopción e implementación de las políticas de ordenamiento. Éstos son el resultado de estudios socioeconómicos, funcionales y ambientales cuyo objetivo es la "aplicación de nuevos patrones de ocupación futura en las áreas del Valle aún si ocupar" (Comisión Metropolitana de Asentamientos Humanos, 1998: 148).

"La delimitación de los *Sectores Metropolitanos* es el resultado de la combinación de dos modelos de estructuración urbana: el modelo de anillos concéntricos y el modelo de sectores, derivados de la ecología urbana, a partir de los cuales se propone una regionalización con base en tres criterios fundamentales: la etapa de incorporación de las delegaciones y municipios a la ZMVM, la intensa relación funcional que existe entre éstos y el papel estructurador de las principales vías de comunicación.

Adicionalmente, se consideraron los espacios que aún no se encuentran conurbados a la ciudad, pero que son indispensables para prever el futuro crecimiento y redistribución de la población dentro del Valle. Los sectores propuestos pretenden ser una escala de planeación urbana intermedia entre el nivel metropolitano y el nivel local, que involucre, en la medida de lo posible, tanto a delegaciones del Distrito Federal como a municipios del Estado de México, con el fin de garantizar una adecuada coordinación metropolitana a nivel local." (ibid)

Los sectores definidos, las delegaciones y municipios que los integran se pueden apreciar en la Figura B.1. y son:

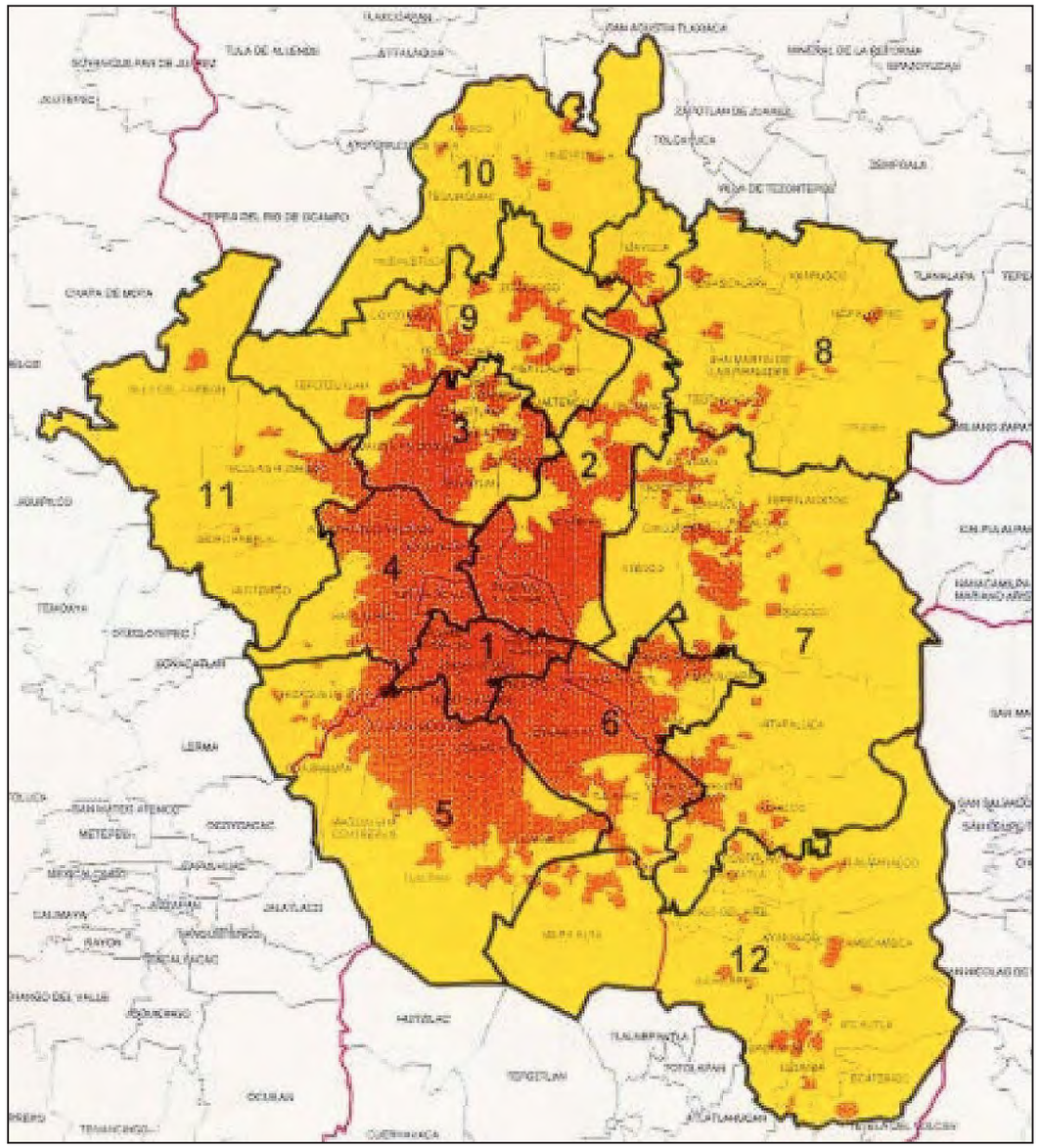
1. **Ciudad Central:** Cuauhtémoc, Miguel Hidalgo, Benito Juárez y Venustiano Carranza.
2. **Corredor Centro Norte:** Gustavo A. Madero, Ecatepec, Nezahualcóyotl norte, Tlalnepantla oriente, Tecámac y Tizayuca.
3. **Metropolitano Norte:** Cuautitlán Izcalli, Cuautitlán, Tultitlán, Coacalco, Tultepec y Melchor Ocampo.

4. **Metropolitano Poniente:** Azcapotzalco, Naucalpan, Tlalnepantla poniente y Atizapán de Zaragoza.
5. **Metropolitano Sur:** Huixquilucan, Cuajimalpa, Magdalena Contreras, Alvaro Obregón, Tlalpan, Xochimilco y Coyoacán.
6. **Metropolitano Oriente:** Iztacalco, Iztapalapa, Tláhuac, Nezahualcóyotl, Chimalhuacán, Chicoloapan, La Paz, y Valle de Chalco Solidaridad
7. **Agropolitano Oriente:** Ixtapaluca, Chalco, Tepetlaoxtoc, Chiautla, Papalotla, Acolman, Tezoyuca, Chiconcuac, Atenco y Texcoco
8. **Nuevo desarrollo Noreste:** Otumba, San Martín de las Pirámides, Teotihuacán, Temazcalapa, Axapusco y Nopaltepec
9. **Agropolitano Norte:** Tepotzotlán, Teoloyucan, Coyotepec, Zumpango, Nextlalpan y Jaltenco.
10. **Nuevo Desarrollo Norte:** Huehuetoca, Tequisquiac, Hueypoxtla y Apaxco.
11. **Forestal Poniente:** Jilotzingo, Isidro Fabela, Nicolás Romero y Villa del Carbón.
12. **Agropolitano Sur:** Milpa Alta, Cocotitlán, Temamatla, Tenango del Aire, Ayapango, Tlalmanalco, Amecameca, Juchitepec, Ozumba, Atlautla, Ecatzingo y Tepetlixpa

Núcleos de centralidad de los sectores

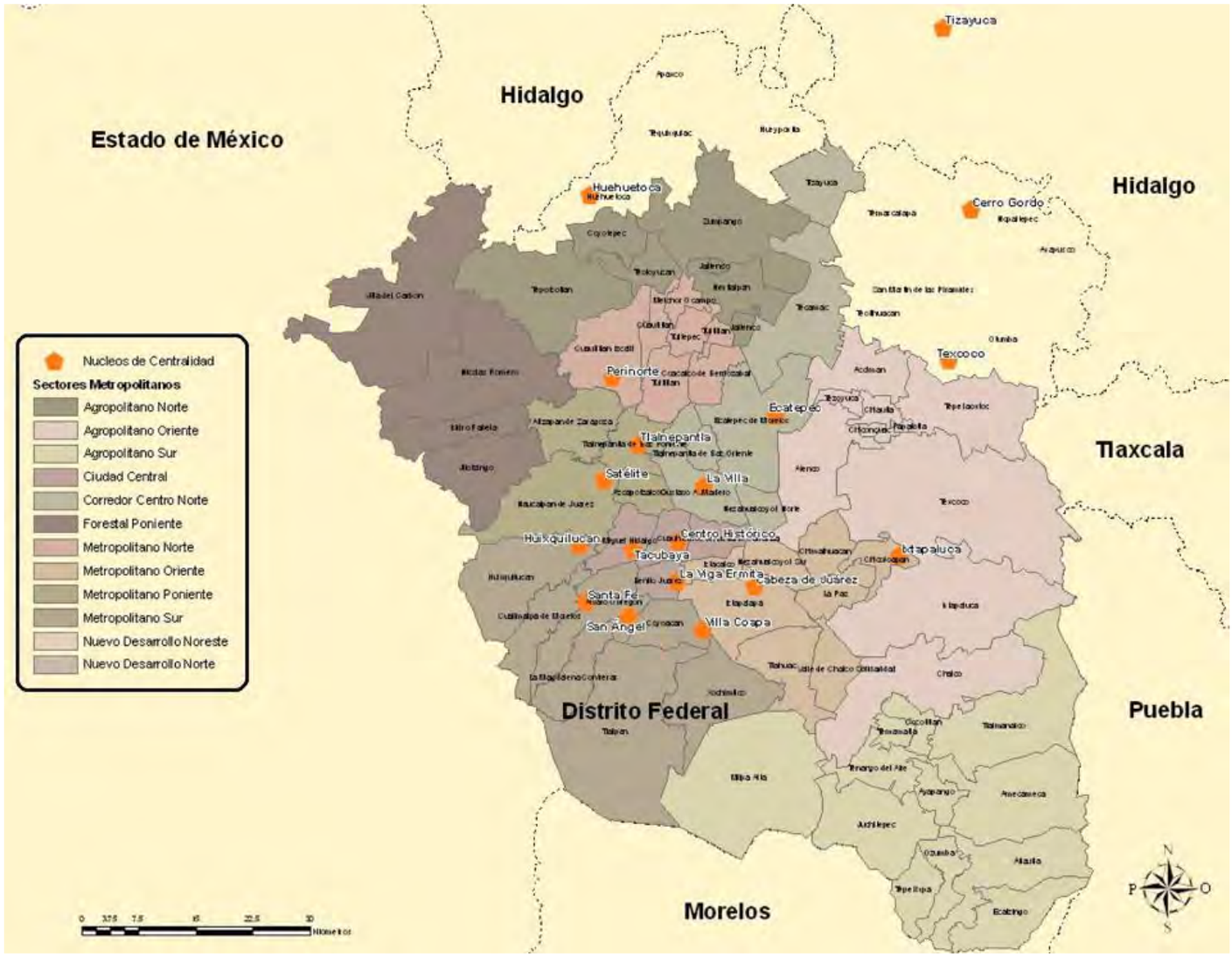
Los núcleos de centralidad no están definidos en este documento, sin embargo en un trabajo posterior, el equipo de Metrópoli 2025 retomaron esta propuesta y propusieron algunos núcleos de centralidad, cuyo objetivo era "equilibrar la intensidad de las actividades, disminuir el número de extensión de viajes y tiempos de recorrido, mejorar la calidad y diversidad de servicios y productos y rescatar y dignificar los sitios y monumentos históricos" (Metropoli 2025, 2006: 28). De acuerdo al texto y al mapa mostrado en la Figura B.2 existe una diferencia entre éstos, mientras que en el texto se mencionan 18, éstos no incluyen al núcleo Perinorte, en el mapa no se indican los núcleos Polanco e Insurgentes y Tlalnepantla-Ecatepec se consideran separados. Los núcleos entonces son veinte: Centro Histórico, Polanco, Insurgentes, La Villa, Tacubaya, La Viga-Ermita, San Ángel, Santa Fé, Villa Coapa, Cabeza de Juárez, Huixquilucan, Satélite, Tlalnepantla, Perinorte, Ecatepec, Texcoco, Cerro Gordo, Tizayuca, Hueheutoca e Ixtapaluca.

Figura B.1. Sectores metropolitanos propuestos por la COMETAH



Fuente: COMETAH (1998: 159)

Figura B.2. Núcleos de centralidad propuestos por Metrópoli 2025



Fuente: Metrópoli 2025 (2006: 49)

Referencias

Aguilar, A. G. (2008). Peri-urbanization, illegal settlements and environmental impact in Mexico City. *Cities, 25*(3), 133-145.

Aguilar, A. G. y Alvarado, C. (2004). La reestructuración del espacio urbano de la Ciudad de México. ¿Hacia la metrópoli multinodal? En A. G. Aguilar (Ed.), *Procesos metropolitanos y grandes ciudades. Dinámicas recientes en México y otros países* (pp. 265-307). México: Ed. Miguel Ángel Porrúa.

Ajenjo, M. (2005). Incidencia de la accesibilidad, a través de la red viaria, en la movilidad habitual por trabajo. *Congrés Internacional de Joves Investigadors en Demografia, XXV Conferència Internacional de Població, IUSSP. Sessió 4: "Problemàtiques en les societats ccidentals contemporànies",* Tours, Fra.

Allen, W. B., Liu, D. y Singer, S. (1993). Accessibility measures of U.S. metropolitan areas. *Transportation Research Part B: Methodological, 27*(6), 439-449.

Anas, A., Arnott, R. y Small, K. A. (2000). Urban Spatial Structure. En R. W. Wassmer (Ed.), *Reading in urban economics issues and public policy* (pp. 65-106). Malden, Mass.: Blackwell Publishers Inc.

Ascher, F. (2004). *Los Nuevos Principios del Urbanismo*. Madrid: Alianza Editorial.

Banister, D. (2002). *Transport planning.* (2 ed.). London New York, N.Y: Taylor and Francis.

Banister, D. (2005). *Unsustainable transport : city transport in the new century*. London; New York: Routledge.

Barra, T. d. l. (1989). *Integrated land use and transport modelling : decision chains and hierarchies.* . Cambridge ; New York: Cambridge University Press.

Barros, A. P. B. G. *et al.* (2007). Exploratory Study Of Space Syntax As A Traffic Assignment Tool. *Proceedings. 6th International Space Syntax Symposium. Istambul, Turkey. 12-15 June 2007. I.T.U Faculty of Architecture*, Istambul, Turkey, 12-15 June 2007 , pp. 079.1-079.13.

Barthelemy, M. (2011). Spatial networks. *Physics Reports, 499*(1), 1-101.

Batty, M. (2009). Accessibility: in search of a unified theory. *Environment and Planning B: Planning and Design, 36* (2), pp. 191-194.

Benedikt, M. L. (1979). To take hold of space: isovists and isovist fields. *Environment and Planning B: Planning and Design, 6* (1), pp. 47-65.

Bhat, C. *et al.* (2000). *Development of an urban accessibility index: Literature review.* (No. 7-4938-1). Austin, TX: Center for Transportation Research. Bureau of Engineering Research. The University of Texas at Austin.

Black, J. y Conroy, M. (1977). Accessibility measures and the social evaluation of urban structure. *Environment and Planning A, 9* (9), pp. 1013-1031.

BMW Group. (2008). *The Future of Mobility. Mega City Analysis.*

Boarnet, M. G. y Crane, R. (2001). *Travel by design : the influence of urban form on travel.* . Oxford ; New York: Oxford University Press.

Borja Navarrete, Á. (1997). *Treinta años de hacer Metro en México*. México, D.F.: Fundación ICA.

Breheny, M. J. (1978). The measurement of spatial opportunity in strategic planning. *Regional Studies, 12*(4), 463.

Carrothers, G. A. P. (1956). A historical review of the gravity and potential concepts of the human interaction. *Journal of the American Institute of Planners, 22*(2), 94-102.

Casiroli, F. (2007). The changeable shape of the city. *Public Transport International, 56*(5), 6-9.

Castelán Sanchez, L. R. (1994). *Índice de accesibilidad en el área urbana de la Ciudad de México.* (Tesis Licenciatura -Licenciado en Geografia-), Universidad Nacional Autonoma de México. Facultad de Filosofia y Letras: México, D.F.

Cerdá, A. (2009). *Accessibility: a performance measure for land-use and transportation planning in the Montréal Metropolitan Region.* (Tesis de Maestría -Masters of Urban Planning-), School of Urban Planning. McGill University.: Montreal, CAN.

Cervero, R. (1996). Jobs-Housing Balance Revisited: Trends and Impacts in the San Francisco Bay Area. *Journal of the American Planning Association, 62*(4), 492-511.

Cervero, R. y Kockelman, K. (1997). Travel demand and the 3Ds: Density, diversity, and design. *Transportation Research Part D: Transport and Environment, 2* (3), pp. 199-219.

Comisión Metropolitana de Asentamientos Humanos. (1998). *Programa de Ordenación de la Zona Metropolitana del Valle de México*. México, D. F.:

Congress for the New Urbanism. (2009). *Charter of the New Urbanism.* Recuperado el 12/10, 2009, de http://www.cnu.org/charter

Connolly, P. y Cruz, M. S. (2004). Nuevos y viejos procesos en la periferia de la Ciudad de México. En A. G. Aguilar (Ed.), *Procesos metropolitanos y grandes ciudades. Dinámicas recientes en México y otros países* (pp. 445-473). México: Ed. Miguel Ángel Porrúa.

Croxford, B., Penn, A., y Hillier, B. (1996). Spatial distribution of urban pollution: civilizing urban traffic. *Science of The Total Environment; Highway and Urban Pollution*, *189/190*(0), 3-9.

CTS México. (2010). *Atlas de Accesibilidad y Conectividad de la Zona Metropolitana del Valle de México.*

Chiaradia, A. (2007). Speed And European City Urbanism. *4th ISUU International Seminar on Urbanism & Urbanization*, Delft, NA, 23-27 Septembre 2007

Delgado, J. (1998). *Ciudad-región y transporte en el México Central un largo camino de rupturas y continuidades*. México: Plaza y Valdés : Universidad Nacional Autónoma de México.

Delgado, J., Chías, L., Ricardez, M., Martínez, A., y Suárez, T. (2003, Abril 2003). Vialidad y vialidades en la Ciudad de México. Un contexto para el segundo piso. *Ciencias*, (70), 50-64.

Delgado, J., Ramírez, P., Salgado, M., y Camarena, M. (1997). Estructura metropolitana y transporte. En R. Eibenschutz Hartman (Ed.), *Bases para la Planeación del Desarrollo Urbano de la Ciudad de México. Tomo II: Estructura de la Ciudad y su Región* (pp. 7-65). México, D. F.: UAM / Miguel Ángel Porrua.

Delgado, J., Ramírez, P., Salgado, M., y Camarena, M. (1999). Estructura metropolitana y transporte. En R. Eibenschutz Hartman (Ed.), *Bases para la Planeación del Desarrollo Urbano de la Ciudad de México. Tomo II: Estructura de la Ciudad y su Región* (2ª ed., pp. 7-67). México, D. F.: UAM / Miguel Ángel Porrua.

Delgado, J., Sobrino, J., Cruz, M. S., y Nivón, E. (1997). Grandes tendencias de la expansión urbana de la Ciudad de México. México, D.F.

Departamento del Distrito Federal. (1982). *Programa General de Desarrollo Urbano del Distrito Federal.* . México, D. F.

Departamento del Distrito Federal. (1985). Programa de Desarrollo de la Zona Metropolitana de la Ciudad de México y de la Región Centro. *Revista de Administración Pública, 61 - 62*, 195-246.

Desyllas, J. (1999). *The relationship between urban street configuration and office rent patterns in Berlin.* (Tesis doctoral -Doctor of Philosophy in Architecture-), University College London: London, ENG.

Desyllas, J. y Duxbury, E. (2001). Axial Maps and Visibility Graph Analysis. A comparison of their methodology and use in models of urban pedestrian movement. *Proceedings. 3rd International Space Syntax Symposium Atlanta 2001*, Atlanta, GA., 7 -11 May , pp. 27.1-27.13.

Distrito Federal. (1987). *Atlas de la Ciudad de México*. México: Departamento del Distrito Federal; El Colegio de México.

Doi, K. *et al.* (2008). An Integrated Evaluation Method Of Accessibility, Quality Of Life, And Social Interaction. *Environment and Planning B: Planning and Design, 35* (6), pp. 1098-1116.

Dollfus, O. (1982). *El Espacio Geográfico*. (2ª ed.). Barcelona: oikos-tau.

Domínguez Pommerencke, L. (1987). Sistema de Transporte Colectivo: el metro. En *Atlas de la ciudad de México* (pp. 198-200). México: Departamento del Distrito Federal; El Colegio de México.

Dupuy, G. y Stransky, V. (1996). Cities and highway networks in Europe. *Journal of Transport Geography, 4*(2), 107-121.

Eibenschutz Hartman, R. *et al.* (2006). Habitabilidad. En Metrópoli 2025 - Centro de Estudios para la Zona Metropolitana, A.C. (Ed.), *Una visión para la Zona Metropolitana del Valle de México* (pp. 1-210). México, D.F.

Estupiñan, N. y Rodríguez, D. A. (2008). The relationship between urban form and station boardings for Bogota's BRT. *Transportation Research Part A, 42* , pp. 296-306.

Farrington, J. H. (2007). The new narrative of accessibility: its potential contribution to discourses in (transport) geography. *Journal of Transport Geography, 15*(5), 319-330.

Fernández Güell, J. M. (2006). *Planificación estratégica de ciudades: nuevos instrumentos y procesos*. Barcelona: Reverť.

Figueiredo, L. (2005). *Mindwalk 1.0.* Versión 1.0

Figueiredo, L. (2008). *Mindwalk 2.0.* Versión 2.0

Figueiredo, L. y Amorim, L. (2004). Continuity lines: aggregating axial lines to predict vehicular movement patterns. *Proceedings of the Third Great Asian Streets Symposium,* Singapore , pp. 1-11.

Figueiredo, L. y Amorim, L. (2007). Decoding the urban grid: or why cities are neither trees nor perfect grids. *Proceedings of the 6th International Space Syntax Symposium,* Istambul, Turquía, 12-15 Junio 2007 , pp. 1-17.

Freeman, L. C. (1977). A Set of Measures of Centrality Based on Betweenness. *Sociometry, 40* (1), pp. 35-41.

Friedrich, E. (2009, 11/03/2009). Biggest map processed?

Garrocho, C. (2003). La teoría de interacción espacial como síntesis de las teorías de localización de actividades comerciales y de servicios. *Economía, Sociedad y Territorio, IV*(14), 203-251.

Garrocho, C. y Campos A., J. (2006). Un indicador de accesibilidad a unidades de servicios clave para ciudades mexicanas: fundamentos, diseño y aplicación. *Economía Y Sociedad, VI* (22), pp. 349-397.

Garrocho, C., y Flores, Z. (2009). Delimitación del centro tradicional de comercio y servicios de la Zona Metropolitana de Toluca. *Papeles de Población, 15*(61), 233-275.

Garza Villarreal, G. (2000). *La ciudad de México en el fin del segundo milenio*. México: El Colegio de México, Centro de Estudios Demográficos y de Desarrollo Urbano Gobierno del Distrito Federal.

Garza Villarreal, G. (2003). *La urbanización de México en el siglo XX*. México: El Colegio de México, Centro de Estudios Demográficos y de Desarrollo Urbano.

Garza Villarreal, G. (2008). *Macroeconomía del sector servicios en la ciudad de México, 1960-2003.* México, D.F: El Colegio de México, Centro de Estudios Demográficos, Urbanos y Ambientales.

Garza Villarreal, G. y Damián, A. (1991). Ciudad de México. Etapas de crecimiento, infraestructura y equipamiento. En M. Schteingart (Ed.), *Espacio y vivienda en la ciudad de México* (pp. 21-49). México: El Colegio de México.

Geurs, K. T. y van Eck, R. (2001). *Accessibility measures: Review in applications.* (No. RIVM Report No. 408505 006). Utrecht, NL: Urban Research Center, University of Utrecht, NL.

Geurs, K. T. y van Wee, B. (2004). Accessibility Evaluation Of Land-Use And Transport Strategies: Review And Research Directions. *Journal of Transport Geography, 12* , pp. 127-140.

Giddens, A. (1984). *The Constitution of Society outline of the theory or structuration.* . Cambridge: Polity.

Gil Elizondo, J. R. (1987). Evolución de la planeación en la ciudad de México. En *Atlas de la ciudad de México* (pp. 395-400). México: Departamento del Distrito Federal; El Colegio de México.

Gobierno del Distrito Federal. (2000). En Fideicomiso de Estudios Estratégicos sobre la Ciudad de México (Ed.), *La Ciudad de México hoy. Bases para un diagnóstico*. México: Gobierno del Distrito Federal, Oficialia Mayor, Fideicomiso de Estudios Estratégicos sobre la Ciudad de México.

Gobierno del Distrito Federal. (2002). *Programa Integral de Transporte y Vialidad 2001 – 2006*. México, D.F.

Gobierno del Distrito Federal. (2010). *Programa Integral de Transporte y Vialidad 2007 – 2012*. México, D.F.

Goodall, B. (1972). *The economics of urban areas.* (1 ed.). Oxford, New York: Pergamon Press.

Google Maps. (2011). *Ciudad de México.* Consultado el 06, 2010, en http://maps.google.es/

Gould, P. R. (1969). *Spatial Diffusion, Resource Paper No. 4.* . Washington, D.C.: Association of American Geographers.

Graizbord, B., y Santillán, M. (2005). Dinámica Demográfica y Generación de Viajes al Trabajo en el AMCM: 1994 – 2000. *Estudios Demográficos y Urbanos, 20*(1 (58)), 71-101.

Graizbord, B. (2008). *Geografía del transporte en el área metropolitana de la ciudad de México*. México: El Colegio de México, CEDUA.

Graizbord, B., y Acuña, B. (2004). La Estructura Polinuclear del Área Metropolitana de la Ciudad de México. En A. G. Aguilar (Ed.), *Procesos metropolitanos y grandes ciudades. Dinámicas recientes en México y otros países* (pp. 309-327). México: UNAM / Miguel Ángel Porrúa.

Greene, M. (2003). Housing and community consolidation in informal settlements: A case of movement economy. *Proceedings of the Fourth Space Syntax International Symposium,* Londres, 17-19 Junio, 2003 , pp. 38.1-38.24.

Guevara Martínez,. (2007). Metodología de investigación para la caracterización de corredores urbanos. *Psicología para América Latina,* (10) Consultado en http://www.psicolatina.org/10/corredores.html

Hägerstrand, T. (1970). What About People in Regional Science? *Papers in Regional Science, 24*(1), 7-24.

Haggett, P., y Chorley, R. J. (1969). *Network analysis in geography*. London: Edward Arnold.

Halden, D. (2002). Using Accessibility Measures To Integrate Land Use And Transport Policy In Edinburgh And The Lothians. *Transport Policy, 9* (4), pp. 313-324.

Handy, S. (1992). Regional Versus Local Accessibility: Neo-Traditional Development and Its Implications for Non-work Travel. *Built Environment, 18* (4), pp. 253-267.

Handy, S. y Clifton, K. J. (2001). Evaluating Neighborhood Accessibility: Possibilities And Practicalities. *Journal of Transportation and Statistics,* , pp. 67-78.

Handy, S., y Niemeier, D. A. (1997). Measuring Accessibility: An Exploration Of Issues And Alternatives. *Environment and Planning A, 29*(7), 1175-1194.

Hansen, W. G. (1959). How Accessibility Shapes Land Use. *Journal of the American Planning Association, 25* (2), pp. 73-76.

Herce Vallejo, M. (2004). Barcelona: Accessibility Changes and Metropolitan Transformations. *Built Environment, 30* (2), pp. 127-137.

Herce Vallejo, M., y Magrinyà Torner, F. (2002). *La ingeniería en la evolución de la urbanística*. Barcelona, ES.: Edicions UPC.

Hiernaux-Nicolas, D. (2000). Historia de la planeación de la ciudad de México. En G. Garza Villarreal (Ed.), *La ciudad de México en el fin del segundo milenio* (pp. 707-711). México, D.F.: El Colegio de México; Gobierno del Distrito Federal.

Hillier, B. (1996a). Cities as movement economies. *Urban Design International, 1* (1), pp. 41-60.

Hillier, B. (1996b). *Space is the Machine: a configurational theory of architecture*. London: Cambridge University Press; Space Syntax

Hillier, B. (1999). Centrality as a Process. Accounting for attraction inequalities in deformed grids. *Proceedings.2nd International Space Syntax Symposium,* Brasilia, Brasil, 29 March - 2 April 1999, *1* (1) , pp. 06.01-06.20.

Hillier, B. (2001). A Theory of the City as Object. Or, how spatial laws mediate the social construction of urban space. *Proceedings. 3rd International Space Syntax Second Symposium,* Atlanta, GA., 7-11 May 2001, *1* , pp. 02.01-02.28.

Hillier, B. (2005). The art of place and the science of space. *World Architecture, 185*, 96-102.

Hillier, B. (2008). *Using DepthMap for urban analysis: A simple guide on what to do once you have an analysable map in the system.* Unpublished manuscript.

Hillier, B. y Hanson, J. (1984). *The Social Logic of Space*. . Cambridge: Cambridge University Press, pp. 281

Hillier, B. e Iida, S. (2005). Network effects and psychological effects: a theory of urban movement. Delft, Holanda, June 2005, *1* , pp. 553-564.

Hillier, B. y Penn, A. (2004). Rejoinder To Carlo Ratti. *Environment and Planning B: Planning and Design, 31* (4), pp. 501-511.

Hillier, B. *et al.* (1993). Natural movement: or, configuration and attraction in urban pedestrian movement. *Environment and Planning B: Planning and Design, 20* , pp. 29-66.

Hillier, B. *et al.* (2007). Metric and Topo-Geometric Properties of Urban Street Networks: Some Convergences, Divergences And New Results. *Proceedings. 6th International Space Syntax Symposium. Istambul, Turkey. 12-15 June 2007. I.T.U Faculty of Architecture,* Istambul, Turkey, 12-15 June 2007 , pp. 001.01-001.22.

Hillier, B. y Vaughan, L. (2007). The City as One Thing. *Progress in Planning, 67* (3), pp. 205-230.

Ibarra, V. y Lezama, J. L. (2008). Organización espacial y contaminación en la Zona Metropolitana de la Ciudad de México: condición y consecuencia de los desplazamientos cotidianos. En C. E. Salazar, & J. L. Lezama (Eds.), *Construir ciudad : un análisis multimensioanl para los corredores de transporte en la ciudad de México* (pp. 109-193). México, D.F.: El Colegio de México, Centro de Estudios Demográficos, Urbanos y Ambientales.

INEGI. (2002a). *Cartografía censal urbana digital del XII Censo General de Población y Vivienda del Distrito Federal*. Aguascalientes, Ags.:

INEGI. (2002b). *Cartografía censal urbana digital del XII Censo General de Población y Vivienda del Estado de México*. Aguascalientes, Ags.:

INEGI. (2005). *Cartografía censal urbana digital del Censo Económico 2004*. Aguascalientes, Ags.:

Ingram, D. R. (1971). The concept of accessibility: A search for an operational form. *Regional Studies, 5* (2), pp. 101-107.

International City/County Management Association, & Smart Growth Network. (2006). *This is Smart Growth* Consultado en http://epa.gov/livability/pdf/2009_11_tisg.pdf

Iracheta Cenecorta, A. (2000a). Plan Regional Metropolitano del Valle Cuautitlán-Texcoco, 1997. En G. Garza Villarreal (Ed.), *La ciudad de México en el fin del segundo milenio* (pp. 729-734). México, D.F.: El Colegio de México; Gobierno del Distrito Federal.

Iracheta Cenecorta, A. (2000b). Programa de Ordenación de la Zona Metropolitana del Valle de México. En G. Garza Villarreal (Ed.), *La ciudad de México en el fin del segundo milenio* (pp. 723-727). México, D.F.: El Colegio de México; Gobierno del Distrito Federal.

Islas Rivera, V. (2000). *Llegando tarde al compromiso: la crisis del transporte en la Ciudad de México*. México, D.F.: El Colegio de México, CEDDU.

Jacobs, J. (1964). *The death and life of great American cities*. London: Pelican.

Jiang, B. y Claramunt, C. (2002). Integration of Space Syntax into GIS: New perspectives for urban morphology. *Transactions in GIS, 6* (3), pp. 295-307.

Kansky, K. J. (1963). Structure of transportation networks: relationships between network geometry and regional characteristics. *University of Chicago, Department of Geography, Research Papers, 84*

Kishimoto, T. *et al.* (2007). Optimal location of route and stops of public transportation. *Proceedings. 6th International Space Syntax Symposium. Istambul, Turkey. 12-15 June 2007. I.T.U Faculty of Architecture*, Istambul, Turkey, 12-15 June 2007 , pp. 075-1-075-10.

Koenig, J. G. (1980). Indicators of urban accessibility: Theory and application. *Transportation, 9* (2), pp. 145-172.

Kunz B., I. (2003). *Usos del suelo y territorio. Tipos y lógicas de localización en la ciudad de México*. México, D.F: Universidad Nacional Autónoma de México, Facultad de Arquitectura Plaza y Valdés.

Kwan, M. (1998). Space-Time and Integral Measures of Individual Accessibility: A Comparative Analysis Using a Point-based Framework. *Geographical Analysis, 30* (3), pp. 191-216.

Lezama, J. L. (1989). *La Construcción del Objeto de Estudio de la Sociología Urbana: La Escuela Ecologista Clásica de Chicago*. México: Centro de Estudios Demográficos y de Desarrollo Urbano: El Colegio de México.

Litman, T. (2003). Measuring Transportation. Traffic, Mobility and Accessibility. *Institute of Transportation Engineers Journal, 73* (10), pp. 28-32.

Litman, T. (2008). *Evaluating accessibility for transportation planning.*). Victoria, CAN: Victoria Transport Policy Institute.

López, F. y Aguilar, A. G. (2004). Niveles de cobertura y accesibilidad de la infraestructura de los servicios de salud en la periferia metropolitana de la Ciudad de México. *Investigaciones Geográficas,* (53), 185-209.

Lynch, K. (1965). *The image of the city*. Cambridge, Mass: M.I.T.

Maha, Y. (1997). *Metodologia para a definição dos corredores de ônibus urbanos com a aplicação da sintaxe espacial.* (Tesis de Maestría -Maestro en Transportes Urbanos-), Universidad de Brasilia. Facultad de Tecnología. Departamento de Ingeniería Civil: Brasilia.

Major, M. D. *et al.* (1997). Space Space Syntax. A theory with a toolkit. *Space Syntax - First International Symposium*, London, 16 -18 Abril, 1997, *III* , pp. 42.01-42.07.

Makri, M. (2001). *Accessibility indices. A tool for comprehensive land-use planning.* Unpublished manuscript.

Makri, M. y Folkesson, C. (1999). Accessibility Measures For Analyses Of Land-Use And Travelling With Geographical Information Systems. Lund, Sweden, 7-8 june, 1999

Martínez, F. J. (1995). Access: The transport-land use economic link. *Transportation Research Part B: Methodological, 29*(6), 457-470.

Massey, D. (1995). *Spatial Divisions of Labor. Social structures and the geography of production.* (2 ed.). New York: Routledge.

Metropoli 2025. (2006). En Eibenschutz R., Iracheta A. and Luiselli C. (Eds.), *Una visión para la Zona Metropolitana del Valle de México*. México, D.F.: Centro de Estudios para la Zona Metropolitana, A.C.

Miller, H. (2007). Place-Based versus People-Based Geographic Information Science. *Geography Compass, 1* (3), pp. 503-535.

Miralles-Guasch, C. (2002). *Ciudad y Transporte. El binomio imperfecto.* . Barcelona: Ariel.

Muraco, W. A. (1972). Intraurban Accessibility. *Economic Geography, 48* (4), pp. 388-405.

Næss, P. (2006). *Urban structure matters : residential location, car dependence and travel behaviour*. New York: Routledge.

NCAT - Smart Growth. (2011). *Create Walkable Neighborhoods.* Consultado el 03/30, 2011, de http://www.smartgrowth.org/engine/index.php/principles/walkable/

Negrón Poblete, P. A. (2003). La accesibilidad física a las zonas de trabajo y su relación con la consolidación de cuatro barrios ubicados en el Distrito Federal, México. *Estudios Demográficos y Urbanos*, (54), 509-535.

Newman, M. E. J. (2005). A measure of betweenness centrality based on random walks. *Social Networks, 27*(1), 39-54.

Niemeier, D. A. (1997). Accessibility: an evaluation using consumer welfare. *Transportation, 24* (4), pp. 377-396.

On Line TDM Encyclopedia VTPI. (2012a). *Evaluating transportation resilience.* Consultado el 10/10, 2012 en http://www.vtpi.org/tdm/tdm88.htm

On Line TDM Encyclopedia VTPI. (2012b). *Roadway connectivity. creating more connected roadway and pathway networks.* Consultado el 10/10, 2012 de http://www.vtpi.org/tdm/tdm116.htm

Ortiz Chao, C. (2008). Land Use Patterns And Access In Mexico City. Chicago, Illinois, July 6-11, 2008

Ortiz Chao, C., y Garnica Monroy, R. (2008). La accesibilidad espacial en la definición de territorios inteligentes. *ACE. Arquitectura, Ciudad y Entorno,* (6), 759-776.

Ortiz Chao, C. y Hillier, B. (2007). In Search Of Patterns Of Land-Use In Mexico City Using Logistic Regression At The Plot Level. *Proceedings. 6th Space Syntax Symposium,* Istanbul Technical University, 12-15 June 2007

Owen, W. (1972). *The Accessible City.* . Washington, D.C.: The Brookings Institution.

Palomar Anguas, M. P. y Bosque Sendra, J. (2004). Diagnóstico de la relación entre la oferta y demanda potencial de educación primaria en el área metropolitana de Guadalajara, México. Un análisis utilizando el programa Localiza. En C. Conesa García, Y. Álvarez Rogel & C. Granell Pérez (Eds.), *El empleo de los SIG y la Teledetección en Planificación Territorial* (pp. 485-496). Murcia: Asociación de Geógrafos Españoles, Departamento de Geografía, Universidad de Murcia.

Penn, A. *et al.* (1998). Configurational modelling of urban movement networks. *Environment and Planning B: Planning and Design, 25* (1), pp. 59-84.

Pirie, G. H. (1979). Measuring Accessibility: A Review And Proposal. *Environment and Planning A, 11* (3), pp. 299-312.

Prud'homme, R. y Lee, C. (1999). Size, Sprawl, Speed and the Efficiency of Cities. *Urban Studies, 36* (11), pp. 1849.

RACC. (2004). *Criterios de movilida en zonas urbanas.* No. 2). Barcelona: Consultado en http://www.racc.es/externos/fundacion/Public.pdf

Ramírez Velázquez, B. R. (2009). Alcances y dimensiones de la movilidad: aclarando conceptos. *Ciudades, 81*, 3-8.

Ramírez, B. (1999). Diagnóstico Integrado. En R. Eibenschutz Hartman (Ed.), *Bases para la Planeación del Desarrollo Urbano de la Ciudad de México. Tomo II: Estructura de la Ciudad y su Región* (2ª ed., pp. 353-412). México, D. F.: UAM / Miguel Ángel Porrua.

Ratti, C. (2004). Space Syntax: Some Inconsistencies. *Environment and Planning B: Planning and Design, 31* (4), pp. 487-499.

Read, S. (1997). Space Syntax and the Dutch City. The supergrid. *Space Syntax - First International Symposium,* Londres, 16-18 Abril 1997, *III* , pp. 36.01-36.20.

Ribeiro, R. J. d. C. y Holanda, F. R. B. d. (2007). What Integration Adds To Quality Of Life. *Proceedings. 6th International Space Syntax Symposium. Istambul, Turkey. 12-15 June 2007. I.T.U Faculty of Architecture*, Istambul, Turkey, 12-15 June 2007 , pp. 081.1-081-12.

Rich, D. C. (1980). *Potencial Models in Human Geography.* . Norwich: University of East Anglia, pp. 38-38

Richardson, A. J. y Young, W. (1982). A Measure Of Linked-Trip Accessibility. *Transportation Planning and Technology, 7* (2), pp. 73-82.

Richardson, H. W. (1971). *Urban economics*. Harmondsworth: Penguin.

Rodrigue, J. *et al.* (2009). *The Geography of Transport Systems.* (2 ed.). New York; London: Routledge.

Sabidussi, G. (1966). The centrality index of a graph. *Psychometrika, 31* , pp. 581-603.

Salazar, C. E. (2008). Los corredores confinados de transporte público en las metrópolis latinoamericanas: ¿una oportunidad para hacer ciudad? En C. E. Salazar, y J. L. Lezama (Eds.), (pp. 43-108). México, D.F.: El Colegio de México, Centro de Estudios Demográficos, Urbanos y Ambientales.

Salingaros, N. A. (2005). *Principles of urban structure*. Amsterdam: Techne.

Santos y Ganges, L. y de las Rivas, J. L. (2008). Ciudades con Atributos: Conectividad, Accesibilidad y Movilidad. *Ciudades, 11* , pp. 13-32.

Schelotto, S. (2004). *Accesibilidad, ciudad metropolitana, periferias, centralidades democráticas y el espacio de lo público.* Consultado el 11/11, 2009, de http://www.seminariomontevideo.edu.uy/smvd6/marco.html

Secretaría de Obras y Servicios, Gobierno del Distrito Federal. (2008). *La infraestructura vial en la Ciudad de México*. México, D. F.:

SEDESOL, CONAPO, & INEGI. (2004). *Delimitación de las zonas metropolitanas de México.*

Shen, Q. (1998). Location characteristics of inner-city neighborhoods and employment accessibility of low-wage workers. *Environment and Planning B: Planning and Design, 25*(3), 345-365.

Siksna, A. (1997). The effect of block size and form in North American and Australian city centres. *Urban Morphology, 1*, 19-33.

Sistema de Transporte Colectivo. (2010). *La red del Sistema de Transporte Colectivo. Mapa de la red del metro.* Consultado el 07/29, 2009, de http://www.metro.df.gob.mx/red/index.html#li

Sobrino, J. (2007). Patrones de dispersión intrametropolitana en México. *Estudios Demográficos y Urbanos, 22*(3 (66)), 583-617.

Sobrino, J. e Ibarra, V. (2008). Movilidad intrametropolitana en la Ciudad de México. En B. Figueroa Campos (Ed.), *El dato en cuestión, un análisis de las cifras sociodemográficas* (pp. 161-205). México: El Colegio de México, A.C.

Space Syntax Ltd. (2009). *Space syntax - about us.* Obtenido el 05/08, 2010 de http://www.spacesyntax.com/en/about-us.html

Ståhle, A. *et al.* (2005). Place Syntax - geographic accessibility with axial lines in GIS. *Proceedings of the 5th Space Syntax Symposium*, Delft, The Netherlands, 13 - 17 June 2005, *1* , pp. 131-144.

Suárez Lastra, M., y Delgado Campos, J. (2007). Estructura y eficiencia urbanas. Accesibilidad a empleos, localización residencial e ingreso en la ZMCM 1990 – 2000. *Economía, Sociedad y Territorio, VI*(023), 693-724.

Suárez Lastra, M. (2007). *Mercados de trabajo y localización residencial en la ZMCM*. (Tesis de Doctorado -Doctor en Geografía-), UNAM. Facultad de Filosofía y Letras. Instituto de Geografía, Ciudad de México.

Sweet, R. J. (1997). An aggregate measure of travel utility. *Transportation Research Part B: Methodological, 31*(5), 403-416.

Thomson, R. C. (2003). Bending the axial line: smoothly continuous road centre-line segments as a basis for road network analysis. *Proceedings of the Fourth Space Syntax International Symposium,* Londres, 17-19 Junio, 2003 , pp. 50.1-50.10.

Thurnstain-Goodwin, M. y Unwin, D. (2000). *Defining & delineating the central areas of towns for statistical monitoring using continuous surface representations.* (No. 18). Londres: University College London, pp. 1-11.

Transit Cooperative Research Program. (2003). *TCRP report 90. volume 1: Case studies in bus rapid transit.* (No. 90). Washington, DC.: Transit Cooperative Research Program (TCRP.

Turner, A. (2007). From axial to road-centre lines: A new representation for Space Syntax and a new model of route choice for transport network analysis. *Environment and Planning B: Planning and Design, 34* (3), pp. 539-555.

Turner, A. (2010). *Depthmap*

Turner, A. *et al.* (2001). From isovists to visibility graphs: a methodology for the analysis of architectural space. *Environment and Planning B: Planning and Design, 28* , pp. 103-121.

Vasconcellos, E. A. d. (2001). *Urban transport, environment, and equity: the case for developing countries.* Londres: Earthscan Publications Ltd.

Vegara, A., y de las Rivas, J. L. (2004). *Territorios inteligentes : nuevos horizontes del urbanismo*. Madrid: Fundación Metrópoli.

Vickerman, R. W. (1974). Accessibility, attraction, and potential: a review of some concepts and their use in determining mobility. *Environment and Planning A, 6*(6), 675-691.

Wachs, M. y Kumagai, T. G. (1973). Physical accessibility as a social indicator. *Socio-Economic Planning Sciences, 7* (5), pp. 437-456.

Ward, P. M. (2004). *México megaciudad desarrollo y política, 1970-2002* [Mexico City] (2a ed.). Zinacantepec, México; México, D.F: EL Colegio Mexiquense; Porrúa.

Wegener, M. yFürst, F. (1999). *Land-use transport interaction: State of the art.*). Institut für Raumplanung. Fakultät Raumplanung, Universität Dortmund.

Weibull, J. W. (1976). An axiomatic approach to the measurement of accessibility. *Regional Science and Urban Economics, 6* (4), pp. 357-379.

Yu, H. y Shaw, S. (2007). Revisiting Hägerstrand's Time-Geographic Framework for Individual Activities in the Age of Instant Access. En H. J. Miller (Ed.), *Societies and Cities in the Age of Instant Access* (). Berlin: Springer Netherlands, pp. 103-118

Zegras, C. (2005). *Sustainable urban mobility: Exploring the role of the built environment.* (Tesis doctoral -PhD in Urban and Regional Planning-), Massachussets Institute of Technology: Cambridge, MA., obtenida en Noviembre 2008, en http://web.mit.edu/czegras/www/Final%20VersionV3.pdf

Zhang, M. (2004). The Role of Land Use in Travel Mode Choice: Evidence from Boston and Hong Kong. *Journal of the American Planning Association, 70* (3), pp. 344-360.

José Luis Chávez García

2º Lugar



UNIVERSIDAD AUTÓNOMA METROPOLITANA

UNIDAD IZTAPALAPA

DIVISIÓN DE CIENCIAS SOCIALES Y HUMANIDADES

"LA DELIBERACIÓN SOBRE EL DISTRITO FEDERAL MEXICANO EN LA LEGISLATURA LVIII DEL CONGRESO DE LA UNIÓN. UN ACERCAMIENTO DESDE EL DISEÑO INSTITUCIONAL Y EL ANÁLISIS ARGUMENTATIVO"

TESIS

QUE P R E S E N T A

JOSÉ LUIS CHÁVEZ GARCÍA

208380480

PARA OPTAR AL GRADO DE

DOCTOR EN ESTUDIOS SOCIALES

(PROCESOS POLÍTICOS)

DIRECTOR: DR. ADRIÁN GIMATE-WELSH HERNÁNDEZ _____

JURADOS: DRA. MARÍA EUGENIA VALDÉS VEGA _____

Y DRA. ALICIA HERNÁNDEZ DE GANTE _____

IZTAPALAPA, D.F. , JULIO DE 2012

2

CAPÍTULO I 6

1. INTRODUCCIÓN 6

1.1 El propósito 6
1.2 El planteamiento del problema 9
1.3 Las preguntas de la investigación 11
1.4 La hipótesis 12
1.5 Las variables 13
1.6 Los indicadores 14
1.7 La exposición de los conceptos principales 15
1.8 Las unidades de análisis 18
1.9 El contenido de la investigación 18
1.1.1 La metodología 21

CAPÍTULO II 27

MARCO TEÓRICO-CONCEPTUAL 27

2. EL DISEÑO INSTITUCIONAL 27

2.1. El sistema federal y sus orígenes 27
2.1.2. Los Poderes dentro de la Unión 32
2.2 Estructura del Poder Legislativo 37
2.2.1. Bicameralismo 37
2.3. Funciones del Poder Legislativo 41
2.4. El Congreso Mexicano 43
2.4.1. Facultades del Congreso Mexicano 44
2.4.2. Cámara de Diputados 45
2.4.3. Cámara de Senadores 46
2.4.4. Comisiones y grupos parlamentarios 47
2.4.5. Comisiones 47
2.4.6. Grupos parlamentarios 49
2.4.7. Cámara de origen y cámara revisora 50
Marco teórico-conceptual (continuación) 53
2.5. La importancia de la teoría de la argumentación para el análisis de los debates en el congreso mexicano. 53
2.5.1. Análisis argumentativo 53
2.5.2. Discurso 54
2.5.3. Las estructuras mentales de acción 55
2.5.4. El discurso y la acción 56
2.5.5. El discurso legislativo 56
2.5.6. Las dimensiones del discurso 57
2.5.7. Los objetos discursivos 59
2.5.8. El poder político 60
2.5.9. Las macroreglas 61
2.6. Discurso y texto 62
2.6.1. El texto 63
2.6.2. Las implicaturas 65

2.6.3. Discurso político y poder 67
2.6.4. La posición del locutor en el discurso 70
2.6.5. La argumentación 72
2.6.6. La pragma-dialéctica 76
2.6.7. Pasos a seguir en la argumentación 77
2.6.8. Los problemas que enfrenta la argumentación 77
2.6.9. La estructura argumentativa (complejidad de la argumentación) 77
2.7. Los esquemas argumentativos 78
2.7.1. Las falacias 78
2.7.2. Argumento 79
2.7.3. Argumentación multimodal 81

CAPÍTULO III 83

3. EL CONGRESO DE LA UNIÓN Y EL DISTRITO FEDERAL EN EL SIGLO XIX ... 83

3.1. El Congreso Constituyente de 1824 87
3.1.1 El Constituyente de 1824 89
3.1.2. La condición jurídica-política del Distrito Federal mexicano en las deliberaciones del Congreso Constituyente de 1824 90
Sesión del 22 de julio de 1824 ..... *90*
Sesión del 23 de julio de 1824 ..... *93*
Sesión del 23 de octubre de 1824 ..... *95*
Sesión del 28 de octubre de 1824 ..... *96*
Sesión del 29 de octubre de 1824 ..... *97*
Sesión del 17 de mayo de 1825 ..... *98*
Artículos 4, 5, 6 y 50 de la Constitución de 1824 99
Decreto del 18 de noviembre de 1824 100
Reflexión parcial 101
Cuadro 1 ..... *103*
Gráfico 1.a *104*
3.2.1. El Constituyente de 1856-1857 106
3.2.2. La condición jurídica-política del Distrito Federal mexicano en las deliberaciones del Congreso Constituyente de 1856-1857 107
Sesión del 10 de diciembre de 1856 ..... *107*
Sesión del 11 de diciembre de 1856 ..... *110*
Sesión del 3 de enero de 1857 ..... *111*
Sesión permanente del 28 al 31 de enero de 1857 ..... *112*
Artículos 42, 43, 46 y 72 de la Constitución de 1857 115
Reflexión parcial 117
Cuadro 2 ..... *119*
Gráfico 2.a *120*

CAPÍTULO III (SEGUNDA PARTE) 123

3.3. EL CONGRESO DE LA UNIÓN Y EL DISTRITO FEDERAL EN EL SIGLO XX 123

3.3.1 El Congreso Constituyente de 1916-1917 123
3.3.2. El Constituyente de 1916-1917 126
3.3.3. La condición jurídico-política del Distrito Federal mexicano en las deliberaciones del Congreso Constituyente de 1916- 1917. 127
Sesión del 8 y 13 de enero de 1917 ..... *127*
Sesión del 14 de enero de 1917 ..... *128*
Artículos 43, 44 y 92 de la Constitución de 1917 131
Cuadro 3 ..... *133*

Gráfico 3.a *135*
Reflexión parcial (continuación) 135
Cuadro 3.b *138*
Gráfico 3.b *139*
3.4. El Congreso ordinario de 1928 140
3.4.1 La desaparición de los municipios en la capital mexicana 140
3.4.2 La condición jurídico-política del Distrito Federal mexicano en las deliberaciones del Congreso Constituyente de 1928 142
Sesión del 25de abril de 1928 ..... *142*
Sesión del 14 de mayo de 1928 ..... *143*
Sesión del 16 de mayo de 1928 ..... *143*
Reflexión parcial 146
Cuadro 4 ..... *148*
Gráfico 4.a *149*
3.5. El Congreso Ordinario de 1994-1997 152
3.5.1. Antecedentes 152
3.5.2. La condición jurídica-política del Distrito Federal mexicano en las deliberaciones del Congreso Ordinario en 1996 157
Sesión del 31de julio de 1996 ..... *157*
Reflexión parcial 162
Cuadro 5 ..... *164*
Gráfico 5.a *165*
Recapitulación 166
3.6. Consideraciones respecto al diseño institucional en el siglo XIX y su impacto en el marco jurídico del siglo XXI 169
3.6.1. Las herencias y las transformaciones 169
3.6.2. La división de poderes 171
3.6.3. El federalismo 175
3.6.4. El federalismo y el D. F. 177
3.6.5. La democracia 180
3.6.6. La representación política de las entidades y el D.F. 183
3.6.7. La residencia de los poderes federales 186
3.6.8. El gobierno del D. F. 189
3.6.9. Los derechos políticos en el D. F. 192
3.6.10. Los derechos democráticos 192
Recapitulación 196

CAPÍTULO IV 202

LA INICIATIVA DE REFORMA POLÍTICA DEL DISTRITO FEDERAL EN LA CÁMARA DE DIPUTADOS 202

4.1. Trayectoria de la iniciativa de reforma política del D. F. 202
4.2. La iniciativa de reforma política del D. F. en la Cámara de Diputados 204
4.3. La deliberación en la Cámara de Diputados acerca de la reforma política del D. F. 212
4.3.1. El Diputado Jorge Alberto Lara Rivera (Comisiones especiales) 213
4.3.2. La diputada María Teresa Campoy Ruiz Sánchez (PVEM) 219
4.3.3. El diputado Víctor Hugo Cirigo Vázquez (PRD) 221
4.3.4. El diputado Héctor González Reza (PAN) 224
4.3.5. El diputado Enrique Octavio de la Madrid Cordero (PRI) 228
4.3.6. El diputado José Manuel del Río Virgen (a nombre del Partido de la Alianza Social y a nombre de Convergencia por la Democracia) 231
4.3.7. El diputado Alfredo Hernández Riagosa (PRD) 232
4.3.8. El diputado Mauricio Enrique Candiani Galaz (PAN) 233

5

CAPÍTULO V 235

5. ANÁLISIS DE LA MINUTA DE REFORMA POLÍTICA DEL D. F. EN EL SENADO 235

5.1. DISCURSO DE LOS SENADORES EN 2002, RESPECTO DE LA POSIBLE REFORMA POLÍTICA DE LA CAPITAL 235

5.1.1. LA PROPUESTA DE REFORMA EN EL SENADO 239
5.1.2. LA DELIBERACIÓN EN EL PLENO DE LA CÁMARA DE SENADORES, ACERCA DEL DICTAMEN DE LAS COMISIONES ESPECIALES, EN MATERIA DE LA REFORMA DEL D. F. 243
5.2. EL SENADOR DEMETRIO SODI (REPRESENTANTE DEL PRD, QUIEN HABLÓ EN CONTRA DEL DICTAMEN DE LAS COMISIONES, PXXIX-LV, R133-248) 256
5.2.1. EL SENADOR DAVID JIMÉNEZ GONZÁLEZ (REPRESENTANTE DEL PRI, QUIEN HABLÓ EN FAVOR DEL DICTAMEN DE LAS COMISIONES, PLIX-LXXXI, R257-384) 263
5.2.2. EL SENADOR JESÚS GALVÁN MUÑOZ (REPRESENTANTE DEL PAN, QUIEN HABLÓ EN CONTRA DEL DICTAMEN, PLXXXV- CXIV, R390-503) 270
RECAPITULACIÓN 273

CAPÍTULO VI 276

CONCLUSIONES GENERALES 276

ANEXOS, TABLAS Y APÉNDICES 288

ANEXO 1 288
ANEXO 2 291
ANEXO 3 345
ANEXO 4 353
ANEXO E 377

APARATO CRÍTICO Y REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS 401

Capítulo I

1. Introducción

1.1 El propósito

El propósito de la investigación recae en el estudio de la iniciativa de reforma política del Distrito Federal mexicano (D.F.) presentada en el año 2002; además reflexionamos acerca de los argumentos que favorecen una posible transformación de su condición jurídica-política, que a su vez motivan un cambio institucional interno y, particularmente, cambiaría su régimen de gobierno.

Para ello se indaga la evolución del *status* jurídico de la capital federal, a partir de un análisis de los diseños constitucionales de 1824, 1857 y 1917. El estudio identifica cuáles han sido los argumentos que justifican la condición *sui generis* de la capital desde la independencia hasta principios del siglo XXI. Este acercamiento hace necesario que, por razones metodológicas, sean empleadas las herramientas que proporciona la teoría de la argumentación, en virtud de que una parte sustantiva de la investigación es el análisis de la deliberación.

En consecuencia, el estudio indaga la condición jurídica-política de la capital a partir de los primeros arreglos constitucionales registrados en el siglo XIX;[1] aunque la principal unidad de análisis es la deliberación sobre la

[1] Véase David Pantoja Morán y Jorge Mario García, *Tres documentos constitucionales en la América Latina española pre independiente*, México, IIJ de la UNAM, 1975.

naturaleza del D. F. en el 2002;[2] por lo que la investigación incluye el análisis de los argumentos expuestos en la deliberación legislativa concernientes a la vida social, política, económica de la capital;[3] ello explica que el estudio emplee un criterio espacio-temporal de análisis.

El estudio del pasado respecto de la condición jurídica-política de la capital federal explica cuáles son las continuidades y las discontinuidades de su diseño institucional, registradas en el arreglo constitucional nacional, detectadas a la luz de un análisis sustentado en la teoría institucional y en la teoría de la argumentación; en otras palabras, el análisis histórico devela el tipo de argumentos que explican el actual *status* de la capital; además evidenciamos la forma cómo éstos se engarzan con los esgrimidos en el proceso legislativo por el que pasó la última minuta de ley.

Los miembros de la Asamblea Legislativa del Distrito Federal (ALDF) –órgano de gobierno que asume las funciones legislativas en la localidad– elaboraron, a finales del año 2001, una iniciativa que modificaría el régimen de la ciudad de México; pero esta iniciativa motiva una reforma constitucional; de manera que la iniciativa fue valorada y aprobada (con una mayoría de votos en favor) por los miembros de la Cámara de Diputados (de origen) –LVIII legislatura–, luego fue enviada a la Cámara de Senadores (colegisladora) en forma de minuta, para su discusión y posible aprobación; finalmente, de acuerdo con la normatividad del congreso, la presidencia del Senado remitió la minuta a

[2] Véase la *Gaceta Parlamentaria* N^0 64, martes 1 de octubre de 2002, LVIII Legislatura, tercer año de ejercicio, primer periodo ordinario en: http://www.senado.gob.mx/index.php?ver=sp&mn=10001&lg=58&id=116&tp=index.html; y el *Diario de los debates* N^0 10, 1 de octubre de 2002, LVIII Legislatura, tercer año de ejercicio, primer periodo ordinario en http://www.senado.gob.mx/index.php?ver=sp&mn=3&sm=3&lg=LVIII_III&id=233.

[3] Véase Felipe Tena [a], *Leyes Fundamentales de México 1808 –1991*, México, Porrúa, 1991; DDF [a]. *Cuadernos de la Reforma Política de la Ciudad de México. Debates Legislativos 1824*, México, DDF, 1992.

las comisiones respectivas para que hicieran un estudio pormenorizado de la misma y presentaran un dictaminen al respecto.[4]

Las Comisiones Unidas de Puntos Constitucionales, Estudios Legislativos y del Distrito Federal del Senado de la República, en el año 2002, presentaron ante el pleno su dictamen en el que recomendaron no se aprobara la minuta enviada por los diputados; a continuación, el resto de los senadores emitió su voto y resultó que la mayoría rechazó la posibilidad de reformar la Constitución y, en consecuencia, la minuta de reforma política del D. F. fue devuelta a la cámara de origen.[5] El principal argumento que esgrimieron los senadores para oponerse a dicha reforma fue que la ALDF no tenía competencia para presentar iniciativas de ley que fueran ajenas a su ámbito y que motivaran reformas a la Constitución; además, explicaron que de llevarse a la práctica esta reforma política los poderes federales quedarían supeditados a los órganos locales de gobierno; por tanto, para los senadores era inviable la aprobación de la minuta.[6]

La propuesta de reforma, defendida tanto por les asambleístas como por los diputados, pretendía modificar los artículos que a continuación se enumeran: Art. 73, fracción VIII; Art. 76, fracciones V y IX; Art. 89, fracción XIV; y los Artículos 108, 109, 110, 111 y 122. De manera general, la minuta contenía cambios en áreas como son el endeudamiento y la hacienda pública; coordinación fiscal; autonomía y organización administrativa del gobierno;

[4] Véase la *Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos*, artículo 72 en: http://www.diputados.gob.mx/Leyesbiblio/pdf/1.pdf; además el *Reglamento para el Gobierno Interior del Congreso General de los Estados Unidos Mexicanos*, artículos 65-94, en http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/doc/219.doc; también el *Reglamento de la Cámara de Diputados*, artículos 35-58, en http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/index.htm; por último el *Reglamento del Senado de la República*, artículos 49-57, en http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/index.htm.

[5] Véase la *Gaceta Parlamentaria* N^0 64 y el *Diario de los debates* N^0 10, *op cit*.

[6] Los senadores concluyeron que la ALDF no tenía facultades para enviar ese tipo de iniciativas; además, los senadores explicaron que de aprobarse esa reforma política los poderes federales quedarían supeditados a los órganos de gobierno local, lo que para ellos resultaba inconcebible. Véase los resolutivos del Senado en la *Gaceta Parlamentaria* N^0 64 y en el *Diario de los debates* N^0 10, *op cit*. ; además Art. 122, inciso ñ) de la *Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos*, *op cit.* ; y la *Constitución del Pueblo Mexicano*, México, Porrúa-LXI Legislatura, 2010.

facultades de la ALDF; distribución de competencias en favor del gobierno interno; revisión de las relaciones con el gobierno federal; procuración de justicia y seguridad pública; funciones del Jefe de Gobierno y sus facultades; entre otros temas relativos a la capital.[7]

1.2 El planteamiento del problema

El problema central que resuelve la investigación tiene que ver con las razones de los legisladores para favorecer o rechazar cambios a la condición jurídica-política del D. F. , incluidas en la iniciativa discutida en el Congreso mexicano entre los años 2001 y 2002.

Cabe advertir que la deliberación acerca la reforma política para la capital de México, tanto en la ALDF como en la Cámara de Diputados, dotó a la iniciativa de un amplio margen de legitimidad, pues esta contó con un considerable apoyo de los legisladores en ambos espacios de representación política; de manera que no resulta sorprendente que la iniciativa de reforma se aprobara de manera unánime por todas las fuerzas políticas, sobre todo por aquellas representadas en la Cámara de Diputados; en consecuencia, después de que la iniciativa fue estudiada y discutida por los diputados, esta se envió la Cámara de Senadores –iniciativa que por disposición reglamentaria luego adoptó la categoría de minuta– quienes votaron en sentido contrario a los diputados; así que uno de los objetivos de la investigación son las determinantes del voto en sentido contrario entre ambas cámaras.

Por esta razón, los temas centrales en la deliberación legislativa acerca de una posible reforma política del D. F. , tanto en la cámara de origen como en la colegisladora, concernieron a la trasformación de la condición jurídica-

[7] Véase la *Gaceta Parlamentaria* N^0 64 y el *Diario de los debates* N^0 10, *op cit*.

política de la capital federal, la estabilidad de las relaciones entre los órganos de gobierno local y los poderes federales, el control federal sobre la capital y el rompimiento del orden constitucional, etc. Por tanto, la investigación analiza si la negativa del Senado responde a una lógica de representación política, cuya naturaleza se explicaría a partir de la alternancia política, los congresos plurales y los gobiernos divididos, o bien, si su resistencia al cambio político en el D. F. responde a una concepción del orden constitucional tradicional, por ejemplo, de la disputa entre la soberanía del poder federal frente a la autonomía del gobierno de la capital.

Por esto, la explicación de la negativa de los senadores a la reforma política es de sumo compleja, ya que esta postura resalta la correspondencia entre los diseños institucionales respecto del ejercicio democrático, los derechos políticos, el modelo republicano de representación y el sistema federal; de tal manera que la investigación aborda el tema de las estructuras mentales de acción y los espacios mentales de conocimiento de los legisladores,[8] la hechura de las leyes y el diseño de nuevas instituciones de gobierno, ello con el interés de evaluar si es posible conciliar una cosmovisión institucional tradicional respecto la transición democrática como la que atraviesa México.

A causa de que la estructura del gobierno en el D.F. fue creada en el siglo XIX y de que se mantiene casi intacta desde entonces, los diputados propusieron se cambiará el *status* de la capital; pero, según advirtieron los senadores, un cambio de su condición jurídica-política plantea serios

[8] Véase (para ahondar en conceptos tales como estructura mental de acción y espacios mentales de conocimiento) Teun A. van Dijk (a) *Texto y Contexto (Semántica y Pragmática del discurso)*, España, Cátedra, 1988; Teun A. van Dijk (b) *El discurso como estructura y proceso. Estudios sobre el discurso I. Una introducción multidisciplinaria*, Barcelona, Gedisa, 2008; Michel Foucault (a). *El Orden del Discurso*, Barcelona, Tusquets Editores, 1970; Michel Foucault (b) *Arqueología del saber*, México, Siglo veintiuno editores, 1996; Gilles Fauconnier. *Mental Spaces. Aspects of meaning construction in natural language*. New York, Cambridge University Press, 1994.

inconvenientes relativos al ejercicio de gobierno, al conflicto entre la soberanía del poder federal en la entidad y a la autonomía de las autoridades locales; de manera que la idea de la reforma política no parece atractiva a todas las fuerzas políticas presentes en el Congreso mexicano; aunque esa misma condición *sui generis* de la entidad sea interpretada por las corrientes progresistas en ambas cámaras como sinónimo de un anacronismo e incongruencia respecto de las nuevas tendencias de la ingeniería constitucional.[9]

1.3 Las preguntas de la investigación

Dada la problemática planteada con anterioridad formulamos las siguientes interrogantes: ¿cuáles fueron las determinantes en la aprobación o en el rechazo del proyecto de ley en ambas cámaras? pues, a pesar de que los partidos políticos mantuvieron una composición representativa similar, el sentido de las votaciones resultaron contrastantes entre una cámara y otra; o bien ¿cuáles fueron los argumentos de los legisladores que dieron sustento a la votación diferenciada? ya que el contenido discursivo y la calidad argumentativa parecieran no ser los mismos en ambos espacios deliberativos.

De ahí que la investigación responda a dichos cuestionamientos y explique si existe una ruptura en la concepción del *status* jurídico-político del D. F. por parte de los legisladores a través de la siguiente pregunta: ¿qué elementos del discurso legislativo dan razón de las continuidades y discontinuidades del pensamiento entre los legisladores de los siglos XIX, XX y XXI?; también aclara si el Congreso mexicano transita en la dirección de una nueva ingeniería constitucional; de ser cierto, entonces ¿el sistema federal,

[9] Véase Giovanni Sartori. *Ingeniería Constitucional Comparada*, México, FCE, 1994, pp. 221-237.

la división de poderes y el modelo republicano de representación política encuentran correspondencia absoluta con la autonomía de las autoridades del D. F. y con el ejercicio democrático pleno en la entidad?.

1.4 La hipótesis

La hipótesis de trabajo subyacente a lo largo de la investigación señala que los legisladores opositores a la reforma política del D. F. mantienen en sus estructuras y espacios mentales de acción y de conocimiento una concepción decimonónica de la capital que les impide conciliar un nuevo *status* jurídico-político para la capital y de esta forma incorporarla al proceso de cambios democráticos imperantes en México. Las razones expuestas por los senadores en el 2002 para oponerse a la reforma política contienen los mismos argumentos, con algunas variantes, esgrimidos por los constituyentes del siglo XIX, continuados en el siglo XX, como se verá en los capítulos siguientes.

Por tanto, si la modificación del *status* jurídico-político de la capital depende de los cambios a la ley que hagan los legisladores, y como ellos se rigen por el marco jurídico cuya raíz es decimonónica, entonces la transformación al gobierno del D. F. es determinada por la interpretación que hagan los legisladores de un arreglo constitucional desfasado. En consecuencia, el régimen político de la capital no cambiará en la medida en que los legisladores contemporáneos aumenten su adhesión al pensamiento predominante en el siglo XIX o, en sentido diferente, el gobierno local cambiará si los legisladores se instalan en una visión de los arreglos y de la ingeniería constitucional progresistas; de manera que los cambios sean

correspondientes con las exigencias de la modernidad política y con un régimen democrático vanguardista.

La hipótesis de trabajo se plantea a continuación de forma breve:

a) Entre más se identifiquen los legisladores con las estructuras y espacios mentales de acción y de conocimiento tradicionales del siglo XIX, que explican la naturaleza constitucional del Estado mexicano, menores son las posibilidades de llevar a cabo una reforma política del D. F.
b) Entre más se permita la centralización de las facultades gubernativas en favor de la Federación y exista una asignación residual de funciones para las autoridades locales, entonces menores son las posibilidades de una reforma política del D. F.
c) Entre mayor es la adhesión de los legisladores a la cosmovisión decimonónica de los arreglos constitucionales y del diseño institucional, en materia de la condición jurídica-política de la capital mexicana, y entre menor es su interés por instalarse en una ingeniería constitucional progresista, que haga coherente el contenido del arreglo constitucional con las exigencias de la modernidad política, entonces menores son las opciones para favorecer una reforma política en el D. F.

1.5 Las variables

Las variables de la investigación son: a) la variable dependiente: la condición jurídica-política del D. F. ; b) las variables independientes: la concepción de los legisladores acerca del sistema federal, la división de poderes, el modelo

republicano de representación política y del D. F. , etc. ; además del diseño institucional y de su proyección en el marco jurídico de la nación.

Así que los cambios a la condición jurídica-política de la capital requieren un estudio de la recurrencia de estos conceptos y su explicitación en la deliberación legislativa; así sabremos cómo procesaron los legisladores el tema del D.F. o qué tipo de estructuras y espacios mentales de acción y de conocimiento imperaron al momento del diseño y creación tanto de las instituciones como de las leyes para la capital.[10]

1.6 Los indicadores

Los indicadores de la investigación se elaboran a partir de la revisión y del análisis del discurso legislativo en materia del D. F. , información incluida en el *Diario de Debates* del Poder Legislativo mexicano.[11]

Por tanto, los indicadores serán útiles en la evaluación de las concepciones de los legisladores acerca del *status* jurídico-político del D. F. son los argumentos y su naturaleza, expuestos en la deliberación legislativa y que finalmente lograron proyectarse en los diversos arreglos constitucionales al momento de que los legisladores se encargaron de hacer los diseños institucionales para el país y para el D.F.; de ahí la necesidad de discutir los objetos discursivos tales como: a) sistema federal; b) división de poderes; c) modelo republicano; representación política; etc.

Así que las ideas, concepciones, definiciones y argumentos de los legisladores son ubicados, ordenados y sistematizados para la elaboración de

[10] Véase Teun A. van Dijk (a). *Texto y Contexto (Semántica y Pragmática del discurso)*, *op cit.*, p. 256; Teun A. van Dijk (b) *El discurso como estructura y proceso*, *op cit.*, p. 323; Michel Foucault (a). *El Orden del Discurso*, op cit., pp. 11-21; Michel Foucault. *Arqueología del saber (b)*, *op cit.*, pp. 73-75; Gilles Fauconnier. *Mental Spaces. Aspects of meaning construction in natural language*, *op cit.*

[11] DDF. *Cuadernos de la Reforma Política de la Ciudad de México. Debates Legislativos*, *op cit.*

los indicadores, y que a su vez apoyan la explicación de las variables; en específico, el pensamiento de los legisladores es sistematizado a partir de los objetos discursivos y el tipo de argumentos predominantes en el discurso legislativo de la época y a través un análisis cuantitativo de contenido.

1.7 La exposición de los conceptos principales

La investigación se apoya algunas ideas y definiciones principales que vale la pena aclarar desde el principio, o al menos diremos lo que entenderemos de ellos.

El *sistema federal* es entendido como la resultante de un pacto, contrato o convención que implica una alianza, es decir, un "arreglo que permite a uno o varios jefes de familia o muchos municipios o varios grupos de pueblos, obligarse recíprocamente e igualmente los unos para con los otros, con el fin de cumplir las necesidades individuales y del grupo."[12]

La *división de poderes* es considerada un sistema de organización que rechaza la concentración del poder en una sola institución o persona; así que nos apegaremos a la teoría que separa el poder político de una nación en poder ejecutivo, legislativo y judicial.[13]

El *modelo republicano* es concebido como el sistema que organiza la representación política de las entidades y de los ciudadanos, que a su vez otorga a las entidades un trato equilibrado frente a la federación y a los ciudadanos frente a sus autoridades; de manera que el modelo republicano de

[12] Véase Joseph Pierre Proudhon. *El Principio Federativo*, España, Editora Nacional, 1977, pp. 120-121.
[13] Véase Charles Louis de Secondant Montesquieu. *Del Espíritu de las Leyes*, España, Técnos, 1987, pp. 23-45.

representación política garantiza la representación de las entidades y la representación ciudadana.[14]

El *Distrito Federal* es entendido como una unidad político-territorial *sui generis*, que adquiere ese carácter excepcional porque es la entidad huésped de los poderes federales. El artículo 44 de la Carta Magna explica detalladamente su naturaleza: "La Ciudad de México es el Distrito Federal, sede de los Poderes de la Unión y Capital de los Estados Unidos Mexicanos. Se compondrá del territorio que actualmente tiene y en el caso de que los poderes Federales se trasladen a otro lugar, se erigirá en el Estado del Valle de México con los límites y extensión que le asigne el Congreso General."[15] Además, al interior del D. F. existe una legislación orgánica interna, cuenta con una población muy numerosa, posee un orden jurídico y un conjunto de órganos y autoridades que de desempeñan funciones legislativa, ejecutiva y judicial; la entidad también es el centro económico, político, social y cultural del país.[16]

El concepto de *gobierno unificado* describe los procesos políticos suscitados en diversas épocas de la historia nacional; de ahí la importancia de su incorporación al estudio, pues favorece la explicación de las decisiones políticas que tomaron los grupos hegemónicos –instalados en el gobierno federal– respecto a otras instituciones de gobierno, entidades federativas o autoridades; así, la definición de gobierno unificado se emplea para la explicación de las siguientes características o condiciones políticas en nuestro

[14] Véase David Held. *La democracia y el orden global. Del Estado moderno al gobierno cosmopolita*, Barcelona, Paidós, 1997, p. 60.
[15] Véase la *Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos*, *op cit.*; además la *Constitución del Pueblo Mexicano*, México, Porrúa-LXI Legislatura, 2010, 159.
[16] Véase la *Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos*, *op cit.*; Oziel Serrano Salazar. *La Reforma Política del Distrito Federal*, México, CENAM-PyV, 2001, p. 91; José Dávalos en Mariano Palacios Alcocer (coord). *Federalismo y relaciones intergubernamentales*, México, Miguel Ángel Porrúa-Senado de la República, LIX Legislatura, 2003, p. 102.

país: "cuando un solo partido tiene poderes legislativos y ejecutivos absolutos: (ii) El partido del Presidente tiene una mayoría en la Asamblea; (iii) El partido del Gobierno central controla todos los gobiernos regionales o locales, básicamente mediante el control de los jefes ejecutivos regionales o locales"[17] ; así, la justificación del gobierno unificado descansa en el concepto de la eficacia organizativa.

La *eficacia organizativa* es otro de los conceptos empleados para desarrollar la investigación; su relevancia estriba en el hecho de ser empleado para justificar positivamente las razones que motivan a una figura de gobierno central o nacional conculcar las funciones o facultades de las autoridades locales; por tanto, el concepto de eficacia organizativa define lo siguiente: "refleja los problemas de la acción colectiva. Una sola persona o una organización pequeña como una Presidencia o un Gabinete, puede decidir más de prisa que una gran organización, como una Asamblea, por razones de unidad de propósitos y del tiempo requerido para reunir información, compartir la información de otros, negociar y votar, incluso si todos o una mayoría de los miembros de la organización numerosa comparten preferencias políticas parecidas."[18]

El concepto de *relaciones verticales de gobierno* describe la magnitud o grado de centralización o descentralización de los gobiernos, particularmente, señala "los grados de descentralización política del gobierno central hacia las entidades federativas."[19]

El concepto de *gobierno horizontalmente unificado*, a diferencia del concepto *gobierno unificado* –que centra su explicación en torno a un partido político muy poderoso respecto del gobierno– , señala los grados de influencia

[17] Véase Josep M. Colomer. *Instituciones Políticas*, Barcelona, Editorial Ariel, 2001, pp. 164.
[18] Véase Josep M. Colomer, *ibid*, pp. 164-165.
[19] Véase Josep M. Colomer, *ibid*, p. 163.

del poder ejecutivo respecto de los demás poderes; así, por ejemplo, el concepto explica la preponderancia de la figura presidencial en México respecto a los demás poderes federales o su injerencia en la conformación y ejercicio de los gobiernos en las entidades federativas, tanto en el siglo XIX como en el siglo XX; por tanto, el gobierno horizontalmente unificado: "tiende a eliminar la división vertical de poderes […] la Presidencia en una situación de gobierno unificado tiende a dominar, doblegar o incluso suprimir la Asamblea […] tiende a reducir o eliminar la autonomía de los Gobiernos regionales y locales [con el propósito de convertirse en único ganador absoluto]."[20]

1.8 Las unidades de análisis

Las unidades de análisis de la investigación son seis, a saber: las deliberaciones legislativas en torno a la condición jurídica-política del D. F. y su posible transformación en los congresos nacionales de 1823-1824, 1856-1857, 1916-1917, así como las deliberaciones legislativas previas a las reformas constitucionales de 1928 y 1996; la última unidad de análisis es la deliberación legislativa, a propósito de la última propuesta de reforma política para el D. F., registrada en el *Diario de los Debates* del Poder Legislativo mexicano –entre los años 2001 y 2002.

1.9 El contenido de la investigación

El capítulo primero incluye la introducción de la investigación, una síntesis de la información que más adelante encontrará el lector de manera detallada.

[20] Véase Josep M. Colomer, *ibid*, p. 221.

El segundo capítulo aborda al marco teórico y conceptual que da soporte a la investigación; así, por ejemplo, la información en materia del diseño institucional es empleada para dar razón de la naturaleza del D. F. , a partir de las aportaciones de diversos especialistas en la materia. Además, el recorrido teórico proporciona una visión amplia del soporte constitucional del Estado mexicano, que a su vez incluye conceptos tales como el sistema federal, la división de poderes, la representación política, el bicameralismo, la lógica institucional y la estructura parlamentaria del Congreso (comisiones y grupos parlamentarios), etc.

La necesidad de explicar la naturaleza del D. F. mexicano motiva que en este capítulo se indague sobre el fundamento teórico de los arreglos constitucionales en el mundo occidental; así que la investigación revisa la experiencia europea, particularmente a la Edad Media baja, época en que se gestó el sistema parlamentario, antecedente del sistema presidencial norteamericano y del constitucionalismo francés del siglo XVIII, lo que a su vez facilita el análisis de las bases constitucionales del Estado mexicano, sobre todo en materia de la división de poderes, la asignación de facultades entre las diferentes figuras de gobierno y del diseño institucional para el D. F.

Además, la investigación se apoya en la teoría del análisis argumentativo, útil para comprender la naturaleza de los ejes discursivos y el tipo de argumentos que dan forma y contenido al discurso de los legisladores mexicanos, en las diversas épocas estudiadas y en materia del D. F.

El tercer capítulo analiza la evolución jurídica-política del D.F. a lo largo de tres siglos (1824,1857, 1917, 1928, 1996 y 2002), a través del estudio de las ideas expuestas en las deliberaciones legislativas relacionadas con la naturaleza de la capital, y mediante un análisis cuantitativo de contenido de la enunciación de los legisladores; además se revisan las disposiciones constitucionales

formuladas para estructurar el gobierno en la capital; por tanto, el capítulo incluye un análisis de las continuidades y discontinuidades del *status* del D. F., entre los siglos XIX y XXI, a partir del contenido de la agenda legislativa, la recurrencia de objetos discursivos y del tipo de argumentos expuestos en las deliberaciones.

La indagación sobre la condición jurídica-política de la capital explica el planteamiento legislativo que a partir del siglo XIX hizo referencia a una supuesta contradicción entre el sistema federal, la división de poderes, y el modelo republicano de representación política, frente a la democracia y la autonomía de gobierno locales. A su vez, el estudio del marco jurídico relativo al *status* de la capital y el análisis cuantitativo de contenido del discurso legislativo expone los elementos característicos de la ideología predominante del siglo XIX, es decir, la estructura mental y los mapas de conocimiento de los legisladores.

Entonces, el objetivo del tercer capítulo determina el alcance de las ideas predominantes en el siglo XIX respecto de los siglos XX y XXI, cosmovisión vertida en ideas, modelos y sistemas de organización política –instalados en la mente de los legisladores– y registrada en los diversos arreglos constitucionales del país; se trata de descubrir la vigencia de la cosmovisión decimonónica en la deliberación contemporánea en materia del *status* del D. F. ; de esta forma se identifican las características del discurso legislativo, las estructuras y los espacios mentales de acción y conocimiento de los legisladores; lo anterior explica cómo procesaron ellos el tema de D. F. , a partir de la relación existente entre la el sistema federal y el modelo republicano representativo frente a la autonomía de las autoridades y el ejercicio pleno de la democracia locales.

El cuarto capítulo comprende un análisis de los argumentos esgrimidos en la Cámara de Diputados, a propósito de la iniciativa de ley que pretendía la modificación del régimen político de la capital, pues se no conocemos

cabalmente las razones que dan sustento al voto favorable al proyecto de ley en tanto cámara de origen.

El quinto capítulo, para dar continuidad al anterior, se dedica al examen de los argumentos expuestos por los senadores en contra de la minuta de ley enviada por la colegisladora. De suerte que los indicadores argumentativos permiten identificar si los argumentos son sustantivos, procedimentales, de orden jurídico o político, etc.

1.1.1 La metodología

La metodología que conduce a la investigación requiere una presentación y una discusión de los conceptos clave referentes al Estado nación característicos de la democracia liberal tales como el sistema federal, la división de poderes, el modelo republicano de representación y el régimen democrático, etc. ; además se precisa de la exposición de las herramientas básicas de la argumentación y del análisis del discurso, con el interés de identificar los argumentos que dan sustento a las posiciones asumidas por los diputados y los senadores en sus deliberaciones en el congreso mexicano.

Consiguientemente, la metodología empleada en la investigación permite analizar la condición jurídica-política de la capital mexicana, a través del discurso registrado en diversas épocas de la historia del Poder Legislativo mexicano; de manera que ello expone las distintas posturas de los legisladores en torno al *status* del D. F. , que a su vez denota las continuidades y discontinuidades en la confección institucional del gobierno local.

Así que la comprensión de los fundamentos del sistema federal, el modelo republicano de representación política, la división de poderes, etc. , considerados

sistemas de organización social y política que fueron plasmados en los distintos arreglos constitucionales, se estudia el legado federalista del siglo XIX y su influencia en el formato actual del régimen de gobierno del D. F. ; de modo que la tarea consiste en averiguar en qué proporción el grupo federalista intentó unificar horizontalmente el poder y estructurar de manera vertical el gobierno en el D. F. , para imponer un proyecto de nación frente sus adversarios políticos.

Por tanto, la investigación estudia la aparente contrariedad del sistema federal, la división de poderes y el modelo republicano representativo respecto del régimen de la capital, es decir, el conflicto entre la soberanía de la Federación frente a los principios del modelo democrático y de la autonomía del gobierno local. Con que una de las tereas a realizar en la investigación será la exploración teórica de las ideas que explican el papel del D. F. dentro del sistema federal y del modelo republicano, y la influencia de ambos esquemas de organización social y política sobre la capital y sus habitantes, ya que resulta necesario descifrar la complejidad del *status* jurídico-político de la entidad, tarea que también se subsanará mediante el estudio argumentativo de la deliberación parlamentaria.

Aunado a lo anterior, analizamos los objetos discursivos y el tipo de argumentos presentes en la deliberación legislativa con el interés de determinar en qué medida la confección institucional actual del *status* del D.F. responde a criterios e intereses sociales, políticos, económicos o culturales del siglo XIX, lo que determinaría la posible continuidad o discontinuidad entre los distintos arreglos constitucionales; de suerte que el análisis argumentativo establece las analogías argumentativas dentro de la deliberación legislativa entre un congreso y otro, y entre un siglo y otro; también se determinan las semejanzas y las diferencias entre las estructuras mentales de acción y los mapas de conocimiento de los legisladores, identificados en los objetos discursivos y por el tipo de

argumentos empleados en el discurso de los legisladores en los diversos congresos analizados.

Por consiguiente, la investigación aborda la preocupación politológica relacionada con el *status* de la capital federal, mediante las teorías del diseño institucional y las respectivas del análisis argumentativo, que estudian los elementos jurídicos, políticos, sociales, económicos, culturales, etc., de las enunciaciones discursivas de los legisladores; de esta manera, la investigación privilegia un enfoque multidisciplinario, puesto que el objeto de estudio se revisa a la luz de diversas disciplinas del conocimiento, sobre todo porque los procesos políticos registrados en el congreso mexicano abarcaron diferentes momentos históricos; así que el instrumental teórico empleado en la investigación proviene de la ciencia política, historia, lingüística y filosofía del lenguaje. El hecho de que la investigación rastree información de diversas épocas, y que el objeto de investigación sea en si mismo muy complejo, motiva que exista un diálogo entre las teorías provenientes de distintas áreas del conocimiento.

Además, la investigación respeta los criterios del método comparativo, pues se hace una revisión general de las fuentes de información (documentos constitucionales y *Diario de Debates del Congreso*); luego hacemos un estudio específico de las iniciativas de reforma política; así que, por ejemplo, primero se revisan y analizan los documentos preconstitucionales, la Constitución de Cádiz y la Constitución de Apatzingán, y luego las constituciones de 1824, 1857, 1917; así como las reformas constitucionales de 1928 y 1996, siempre en torno a la condición jurídica-política de la capital, y para confrontar la información con la deliberación del 2002.

La finalidad es estudiar los elementos más relevantes de las propuestas de reforma política (iniciativas, artículos, ideas o conceptos en la deliberación), pues se intenta arribar a conclusiones generales, a partir del estudio de los

aspectos sobresalientes de un fenómeno particular, es decir, la condición jurídica-política de la capital federal; por ello se analizan los texto de forma detallada;[21] de manera que los resultados puedan confrontarse con la hipótesis central. Consiguientemente, se analiza la formación de la federación mexicana y su relación con las entidades, particularmente la relación histórica entre la federación con la capital mexicana, para luego reflexionar acerca de los fundamentos teóricos de su creación; por tanto, se estudia el diseño institucional de la capital y su reconocimiento en el marco jurídico nacional, con el propósito de explicar su condición *sui generis* por ser sede de los poderes federales.[22]

El análisis del discurso legislativo en el siglo XXI motiva el estudio de la evolución de la deliberación legislativa en México, en materia de la condición jurídica-política del D. F. ; por tanto, el intento de reforma política en el año 2002 amerita una revisión documental de los antecedentes históricos y políticos ubicados desde el siglo XIX; no obstante, la metodología empleada se modifica ligeramente para analizar los arreglos constitucionales de los siglos XIX, XX y XXI, pues en la deliberación más reciente se agregaron ejes discursivos y otro tipo de argumentos inexistentes en épocas anteriores: el sistema electoral y el sistema de partidos.

El cambio metodológico responde al interés de que la información y los datos estén dispuestos de manera idónea, pues se trata de un estudio que abarca tres siglos; por tanto, la investigación requiere del análisis de los objetos discursivos predominantes en los siglos XIX y XX, pues representan los antecedentes de la deliberación legislativa actual.

Así que la ubicación de los objetos discursivos y la naturaleza de los argumentos son la base cuantitativa de la investigación por varias razones;

[21] Véase Paul Ricœur. *Del texto a la acción. Ensayos de hermenéutica II*, México, FCE, 2000.
[22] Véase Ignacio Burgoa Orihuela. *Derecho Constitucional Mexicano*, México, Porrúa, 1996.

primero, para dimensionar el alcance del dictamen del 2002; segundo, para señalar las continuidades o discontinuidades en las estructuras mentales de acción y de los mapas de conocimiento de los legisladores de las distintas épocas y; tercero, para establecer las continuidades o discontinuidades de la condición jurídica-política del D. F. a través del periodo indicado.[23] Consiguientemente, la información y los datos obtenidos del análisis de los siglos XIX y XX son empleados para una dimensión deliberativa del *status* del D. F. en el siglo XXI.

El análisis argumentativo de la deliberación legislativa explica el contenido del discurso, es decir, para la identificación de la naturaleza de los argumentos, que explica el acuerdo o el desacuerdo entre los legisladores; por lo cual se estudian las fuentes de información con una perspectiva interdisciplinaria e intradisciplinaria, debido a la conjunción analítica entre la ciencia política y las teorías de la argumentación (tomadas de la lingüística y la filosofía del lenguaje);[24] consecuentemente, el análisis de la información determina las coincidencias o los distanciamientos –objetos discursivos o macroestructuras–[25] entre una postura u otra, por ejemplo: gobierno federal, gobierno del D. F., políticos, económicos, sociales, geográficos, etc.

El análisis de los objetos discursivos se complementa con la clasificación de los argumentos; por consiguiente, los argumentos son ordenados según su correspondencia respecto de los objetos discursivos y, sobre todo, a partir de la propia naturaleza de los argumentos –jurídicos, políticos, electorales, sociales y

[23] Véase Michael A. Gilbert. *Coalescent Argumentation*, New Yersey, Lawrence Erlbaum Associates, publishers, 1997; Patrick Charaudeau (a). "Para qué sirve analizar el discurso político" en revista *deSignis*, núm. 2, Barcelona, editorial Gedisa, 2002; Teun A. van Dijk (a). *Texto y Contexto (Semántica y Pragmática del discurso), op cit.*; Teun A. van Dijk (b) *El discurso como estructura y proceso, op cit.*; Michel Foucault (a). *El Orden del Discurso*, op cit.; Michel Foucault. *Arqueología del saber (b), op cit.*

[24] Véase John L. Austin. *¿Cómo hacer cosas con palabras?* Barcelona, Paidós, 1971; John R Searle. *Actos de Habla. Ensayo de filosofía del lenguaje*, Madrid, Ediciones Cátedra, 1986; Paul Grice. *Studies in the way of words*, Massachusetts, Harvard University Press, 1991; Émile Benveniste. *Problemas de Lingüística General*, Madrid, Siglo Veintiuno Editores, 1993.

[25] Véase Michel Foucault (a), (b), *op cit*.

culturales– por ejemplo: relaciones exteriores, gestión de gobierno, poder político, riqueza, densidad poblacional, recursos naturales, etc.

La disposición y el análisis de la información ayudan a explicar la resolución senatorial en el 2002,[26] es decir, los objetos discursivos y la tipología de los argumentos (los indicadores de la investigación) dimensionan históricamente las estructuras mentales de acción y los mapas de conocimiento de los legisladores. Particularmente, los hallazgos explican la manera cómo los legisladores han procesado históricamente el asunto de la condición jurídica-política del D. F.

Los argumentos son clasificados a partir de la teoría de los argumentos,[27] debido a que el propósito es identificar las ideas y los conceptos explícitos e implícitos dentro de la argumentación, mediante el estudio de los argumento y las estrategias argumentativas expresadas por los oradores; de manera que los acercamientos y distanciamientos retóricos entre los legisladores de un congreso y otro, y entre los legisladores de un siglo y otro, determinan las continuidades y las discontinuidades del diseño institucional inserto en el marco legal. Así que las huellas discursivas explican el lugar que ha ocupado históricamente la capital mexicana dentro de la deliberación legislativa.

La investigación resulta pertinente porque determina la profundidad y el alcance del discurso legislativo del siglo XIX respecto de la deliberación actual, en el tema de la condición jurídica-política del D. F. De esta manera, los hallazgos fortalecen la discusión y abren nuevas líneas de investigación en la materia.

[26] Véase Michel Foucault (a). *El Orden del Discurso*, *op cit.*
[27] Véase Michel A. Gilbert. *Coalescent Argumentation*, *op cit*.

Capítulo II

Marco teórico-conceptual

2. El Diseño Institucional

2.1. El sistema federal y sus orígenes

El propósito de este capítulo es el estudio del marco teórico y conceptual que da sustento a la condición jurídica-política de la capital. Los conceptos que desarrollamos son los siguientes: el sistema federal, la división de poderes, la representación política, el bicameralismo y la estructura legislativa del Congreso mexicano (comisiones y grupos parlamentarios), por cierto, conceptos fundamentales en la creación de los nuevos Estados en el siglo XIX, y que aún siguen vigentes en el siglo XXI.

El objetivo antes enunciado sobrelleva varias preguntas: ¿en qué medida nociones como el sistema federal, división de poderes, soberanía y autonomía, derechos políticos, modelo republicano de representación, etc., influyen en la concepción de los legisladores cuando diseñan las instituciones de gobierno para la capital federal? Con el interés de responder a estas interrogantes revisamos estos conceptos en términos etimológicos y en términos jurídicos. De ahí que analicemos los arreglos constitucionales de 1824, 1857 y 1917 en el tercer capítulo.

El primer término teórico-conceptual que servirá de guía a nuestra investigación es el sistema federal o federalismo. Los teóricos del constitucionalismo asignan al término *federalismo* un origen latino. Para

28

Proudhon la raíz del término significa *foedus*, genitivo de *foederis*, y alude la realización de un pacto, contrato o convención que implica una alianza, es decir, un "arreglo que permite a uno o varios jefes de familia o muchos municipios o varios grupos de pueblos, obligarse recíprocamente e igualmente los unos para con los otros, con el fin de cumplir las necesidades individuales y del grupo."[28] Por su parte, el constitucionalista mexicano Ignacio Burgoa advierte que el vocablo latino "equivale, pues, a unir, a ligar o componer."[29] Ambos autores consideran la integración de entes, anteriormente separados, a un nuevo cuerpo mayor unificado. Entonces, el proceso de unificación de las partes antes dispersas culmina con un pacto federal, con la creación de una federación.

Las bases del federalismo también son estudiadas por Oziel Serrano,[30] quien explica el concepto en términos de una suma de entes o cuerpos, una unidad de entidades autónomas que buscan las coincidencias entre las particularidades respecto de la regla general; además la consumación de la sincronía entre la libertad de las entidades respecto de la federación implica que: a) las entidades *ceden su soberanía individual* para incorporarse a un ente supremo y; b) al ceder su soberanía individual *reciben la protección de la soberanía nacional* luego de integrarse al ente supremo, a la federación. Por lo tanto, la autonomía corresponde a las particularidades y la soberanía pertenece a la generalidad; en consecuencia, las entidades federadas son autónomas mientras que la federación es soberana; entonces, las entidades ceden de manera voluntaria su soberanía individual e *ipso facto* se benefician de una soberanía general o nacional; esta es la esencia del pacto federal.[31]

Así, la soberanía es inherente a la federación, la cual posee la capacidad de

[28] Véase Joseph Pierre Proudhon. *El Principio Federativo*, España, Editora Nacional, 1977, pp. 120-121.
[29] Véase Ignacio Burgoa Orihuela. *Derecho Constitucional Mexicano*, México, Porrúa, 1996, p. 407.
[30] Véase Oziel Serrano Salazar. *La Reforma Política del Distrito Federal*, México, CENAM-PyV, 2001, p. 36.
[31] Véase Burgoa, *idem.*

auto determinarse: *organizarse y limitarse a sí misma*; en cambio, las entidades poseen una autonomía que expresa la *facultad que tienen para darse sus propias normas*; aunque las partes debes observar un conjunto de prohibiciones y libertades establecidas en el marco federal.[32]

La cesión de soberanía de las entidades tiene otra explicación. Según explican algunos teóricos, no existe justificación para que las entidades pierdan su soberanía en favor de la federación. Así lo pensaron Calhoun en Estados Unidos y Scydel en Alemania, quienes plantearon la existencia de un derecho de secesión –o de separarse del todo– que poseen las entidades y que considerado por los autores como derecho inherente; lo anterior significa que las entidades, unidas o separadas, poseen la libertad y el derecho para asociarse o separarse en cualquier momento respecto de una federación; en consecuencia, si existe la posibilidad de que alguna de las partes decida unilateralmente separarse de la federación, entonces *ipso facto* recuperarían su soberanía, que poseían de origen por ser entes independientes. En este sentido, la secesión y recuperación de la soberanía fue concebida por Calhoun y Scydel como un instrumento que refrenda la libertad de las entidades respecto de la federación.[33]

De esta manera tenemos que la teoría secesionista postula una residencia inalienable de la soberanía de las entidades individuales, es decir, que a pesar de su incorporación a un nuevo ente o federación, en ningún momento se desprenden de la potestad de su soberanía como cuerpos libres o entidades autónomas. La teoría de la secesión destaca la libertad y la independencia como elementos básicos de los cuerpos libres, que permiten a las entidades incorporarse o separarse, de manera voluntaria, en el momento que así lo decidan. Sin embargo, la corriente teórica del derecho a la secesión de las

[32] Véase Burgoa, *ibid*, p. 412.
[33] Véase Mariano Palacios Alcocer (coord.). *Federalismo y relaciones intergubernamentales*, México, Miguel Ángel Porrúa-Senado de la República, LIX Legislatura, 2003, pp. 50-51.

entidades encuentra un límite en la teoría del pacto federal.

La teoría de la secesión hace su aparición cuando existe un desequilibrio o distorsión de las relaciones entre la federación y las partes; así la teoría secesionista representa un argumento que cuestiona la inoperancia del sistema federal, debido a la superioridad de la federación (soberanía nacional) sobre las entidades federativas (autonomía local).

La visión teórica dominante en nuestro arreglo constitucional establece que el federalismo significa la unión permanente apoyada en un acuerdo –que ha sido firmado libremente por las entidades con el propósito de garantizar su conservación (individual y colectiva)– que cambia el *status* político original de las entidades para la creación uno nuevo; esta es la esencia del *pacto federal*. A diferencia de la teoría de la secesión, los conceptos de libertad e independencia privilegian la preponderancia de la federación, en detrimento de las entidades originalmente separadas. De esta manera, la federación incorpora a las entidades a un solo cuerpo y les asigna existencia plena como unidad política, debido a que en conjunto conforman un todo homogéneo con reconocimiento jurídico propio, ello evidencia que el modelo se opone a la propuesta de la secesión.[34]

La conservación de lo *individual* a partir de lo *colectivo* señala la necesidad de integrarse a un cuerpo de jerarquía superior, definido como federación. Después de signado el pacto federal se establecen dos ámbitos de competencias diferenciadas: la correspondiente a las entidades federadas y la respectiva a la federación, esta última encargada de definir las tareas que a cada una corresponde.[35] Las tareas de gobierno, administración pública, ejército, educación, finanzas, etc., son distribuidas jerárquicamente atendiendo a un esquema de distribución de competencias que contempla el modelo federal.

[34] Véase Carl Schmitt. *Teoría de la Constitución*, España, Alianza Editorial, 1996, pp. 348-349.
[35] Véase a Flores en José Barragán *et al*. *Teoría de la Constitución*, México, Editorial Porrúa, 2003, p. 301.

31

La forma de Estado conocida como sistema federal o federalismo se estableció por primera vez en el siglo XVIII y su cuna fue los Estados Unidos de América.[36] El texto que da razón de la confección del modelo federal es *El Federalista* –escrita por Madison, Jay y Hamilton- e incluye no sólo la conceptualización del sistema sino la instrumentalización del mismo para organizar al Estado; en dicho texto los autores exponen sus argumentos para adoptar un modelo *ad hoc* a la realidad de su país: el federalismo.

Jay advirtió que el federalismo era la vía idónea para conformar el Estado norteamericano, además consideró que sólo así se resolverían los problemas de la nación en su época; por su lado Hamilton, quién pretendió construir una nación firme, cohesionada, fuerte, capaz de garantizar la seguridad y paz, tanto al interior como al exterior, observó que la solución a la problemática gubernativa para las Trece Colonias era la adopción del modelo federal.[37]

Algunos mexicanos estudiosos del tema apuntan que el sistema federal norteamericano fue emulado para adaptarlo a la realidad mexicana del siglo XIX; aunque existen divergencias al respecto.[38] Se acepta que los orígenes del federalismo mexicano formalmente se establecieron en E.U.A, concebido como un sistema de organización estatal y repartición de competencias entre distintas esferas de gobierno; por tanto, el modelo mexicano tiene su antecedente obligado en Norteamérica. Felipe Tena acepta que el modelo estadounidense ha sido parámetro para el resto de los países que han adoptado el federalismo como forma de Estado, y advierte que a partir de la aproximación o distanciamiento de los postulados originales se determina el tipo de federalismo para cada país.[39]

A pesar de la explicación previa, ponderamos que la realidad geográfica,

[36] Véase Ernest S. Griffith. *El Sistema de Gobierno Americano*, España, Editorial Hispano Europea, 1962, pp. 7-11.
[37] A. Hamilton, J. Madison y J. Jay. *El Federalista*, México, FCE, 2001, pp. 6-9, 32, 41.
[38] Véase Martínez en Palacios, *op cit.* p. 57.
[39] Véase Felipe Tena (b). *Derecho Constitucional Mexicano*, México, Porrúa, 1998, pp. 101-108.

política, económica, social y cultural de ambas naciones es distinta, ya que sus antecedentes históricos también son de raíces diferentes. Sin embargo, para los legisladores mexicanos del siglo XIX el sistema federal fue una alternativa viable, debido a la necesidad que tenían de resolver los problemas apremiantes de integración nacional. Por otra parte, las necesidades de la incipiente República Mexicana de principios del siglo XIX, semejaban al caso norteamericano; no obstante, la herencia centralista de la Corona española, la disputa entre conservadores y liberales, la complicada situación económica y el influjo de la Iglesia en los asuntos de Estado, dieron un sello especial al proceso de adopción del federalismo en nuestro país.[40]

2.1.2. Los Poderes dentro de la Unión

John Locke escribió acerca de la división de poderes, a finales del siglo XVII, particularmente, acerca del alcance del poder legislativo y la importancia de sus funciones. El autor muestra en su obra una preocupación por la asignación de un papel legitimador al parlamento; en consecuencia, él establece que ninguna ordenanza tendría una fuerza de ley si no fuese aprobada por el legislativo, previamente nombrado por el *pueblo*; así, Locke se percata que el trabajo de los legisladores estaba delimitado por la máxima del bienestar de la sociedad; además, por sí mismo, el legislativo no determina que otras manos tengan el poder de hacer las leyes, puesto que dicha facultad le pertenece pues esta le ha sido delegada por el pueblo.

Las ideas de Locke son una primera propuesta para en la distribución de

[40] Véase Patricia Galeana. *México y sus Constituciones*, México, FCE, 2003, pp. 78-132; Vázquez en Centro de Estudios Históricos. *Historia General de México*, obra presentada por el Centro de Estudios Históricos, Versión 2000, México, COLMEX, 2007, pp. 525-582; Emilio Rabasa. *La Evolución Histórica de México*, México, Editorial Porrúa, 1972, pp. 32-63.

las funciones gubernativas entre el parlamento y el rey. La idea del fortalecimiento del parlamento perseguía la inquietud de anular la concentración del poder en una sola persona, el monarca. De ahí que el autor buscó limitar el ejercicio del poder a partir de una división de funciones entre diversas esferas legítimamente reconocidas, así que el parlamento fue la pieza clave para lograr un nuevo esquema de equilibrio gubernativo.[41]

Montesquieu dio a conocer sus ideas acerca de la división de poderes, posteriormente en Francia en las primeras décadas del siglo XVIII. Para el autor francés la realidad de su patria, sujeta a un régimen absolutista, detonó una inquietud social por lograr un cambio social y por añadidura político. Sus preocupaciones estuvieron relacionadas con la naturaleza de las leyes y su relación con el régimen de gobierno, es decir, entre la democracia, la idea de igualdad y libertad de los ciudadanos.[42]

Para Montesquieu la estructura gubernativa tendría que garantizar no sólo el correcto funcionamiento equilibrado de su gobierno, sino la libertad de los ciudadanos; de estas ideas surgió la preocupación por separar las funciones de cada esfera de gobierno.[43] El rechazo a la concentración del poder en una sola institución determinó que Montesquieu elaborara una teoría de la separación de funciones entre cada uno de los tres poderes, en los que se dividiría el poder político de una nación: poder ejecutivo, legislativo y judicial.[44]

Los redactores de *El Federalista* recuperaron las ideas del pensamiento europeo, a partir de las inquietudes teóricas de Locke y Montesquieu; ello se reflejó en el diseño de las instituciones del gobierno norteamericano, cuya

[41] Véase John Locke. *Ensayo sobre el Gobierno Civil*, España, Aguilar, 1973, pp. 98-112.
[42] Véase Charles Louis de Secondant Montesquieu. *Del Espíritu de las Leyes*, España, Técnos, 1987, p. 33; Porfirio Marquet Guerrero. *La Estructura del Estado Mexicano*, Instituto de Investigaciones Jurídicas, México, UNAM, 1975, pp. 143-159.
[43] Véase Porfirio Marquet, *ibid*, p. 158.
[44] Véase Montesquieu, *op cit.*, pp. 23-45.

confección descasó en el principio de la división del poder público y la existencia de frenos y contrapesos entre las diversas instituciones de gobierno (*checks and balances*). La división entre departamentos de gobierno pretendió evitar la concentración del poder.

Para los impulsores del modelo federal la independencia de la metrópoli inglesa justificó el nuevo esquema de gobierno (su anterior *status* como colonia del la corona inglesa aún estaba presente en la mente de los redactores de la constitución), por tanto, el propósito fue la división del gobierno, la organización de las distintas instituciones y la creación de funciones interdependientes, de tal manera que cada una sirviera de freno a la otra, de esta manera buscaron que el interés del ciudadano se vinculara a los derechos públicos. Lo anterior explica la asignación de un papel protagónico al poder legislativo, pues de esta manera mejoraría su funcionamiento; así que el paso siguiente fue la división camaral.[45]

Los primeros tres artículos de la constitución norteamericana están dedicados a señalar la división de poderes. El poder legislativo fue asignado al Congreso de los Estados Unidos, dividido en una cámara de Representantes y una cámara de Senadores; el poder ejecutivo se depositó en un Presidente y; el poder judicial se asignó a una Suprema Corte.[46]

La separación y la especialización del ejercicio del poder político acompañó, de forma paralela, al proyecto del sistema federal en Norteamérica; consecuentemente, los creadores del modelo lograron incorporar ambos elementos en una nueva forma de organizar al Estado; además sentaron las bases de un nuevo ejercicio gubernativo. Así, el sistema federal dio forma al Estado norteamericano e incluyó la adopción de una forma de gobierno, una república constitucional democrática, basada en la división de poderes. Inclusive, existen

[45] Véase A. Hamilton *et al*, *op cit.*, pp. 219-230, 261-272.
[46] Véase A. Hamilton *et al*, *ibid*, pp. 387-400.

autores que observan una influencia institucional europea en Norteamérica, que proviene de la época medieval, sobre todo la figura legislativa y ejecutiva; aunque ambas instituciones de gobierno haya sufrido notables adaptaciones en el continente Americano.[47]

La realidad europea, en el periodo de la guerra de independencia en E.U.A, se caracterizó por tener gobiernos que concentraron el poder político en un monarca (España) o en un Parlamento que determinaba en buena medida el destino de la corona (Inglaterra); mientras tanto, los independentistas adoptaron una fórmula de gobierno distinta a la monárquica,[48] pues privilegiaba –como sugiere Huntington– la *racionalidad de la autoridad* y se sustentaba en la dispersión de las funciones de gobierno en diversas instituciones dependientes y a su vez complementarias, dicho de otra manera, un mismo poder político se fragmentó para garantizar su correcta instrumentación; así que las distintas instituciones tendrían variadas funciones, si bien serían compartidas.[49]

El impulso de la ciudadanía norteamericana, que se reflejó en la adopción de nuevas instituciones de gobierno, se explica en términos de una transformación de su visión del mundo, un cambio que se concretó en la evolución de su estructura mental tradicional, a partir de la apropiación de nuevos esquemas de pensamiento, ya que el ciudadano modificó su condición de

[47] La inquietud por explicar las fuentes que sostienen al sistema de gobierno norteamericano (poder legislativo, ejecutivo y judicial), obligan a que Huntington se traslade hasta la época medieval; encuentra que las instituciones europeas creadas antes del siglo XVIII, lograron influir en la vida y orden político de la nueva nación americana, sin embargo, se hicieron modificaciones a las instituciones importadas del viejo continente, por ejemplo: la inexistencia de un rey y la transformación del parlamento en un congreso y presidente electos popularmente, que respondían a las expectativas de los ciudadanos del norte de nuestro continente. Véase Samuel P. Huntington. *El Orden Político en las Sociedades en Cambio*, España, Paidós, 2001, pp. 125-126; Véase también León D. Epstein "Parlamentarismo" en: *Enciclopedia Internacional de las Ciencias Sociales, t. 7*, España, Aguilar S.A. de Ediciones, 1975, pp. 617-623; Pedro Aguirre (coord.) *Sistemas Políticos y Electorales Contemporáneos: Reino Unido*, México, IFE, 1999, pp. 12-23; Courtenay P. Ilbert *El Parlamento*, España, Editorial Labor, 1926, pp. 7-24.

[48] Véase Arturo Valenzuela. *El debate actual sobre Presidencialismo y Parlamentarismo en América Latina*, México, IFE, 1999, p. 15.

[49] Véase Samuel Huntington, *ibid*, pp. 97-130.

un *ser pasivo* y transitó a un *ser activo*.[50]

Huntington explica esta evolución mental, del imaginario colectivo ciudadano, en la consumación de la *racionalidad de la autoridad* ; por consiguiente, el órgano legislativo se convirtió en la expresión del cambio deseado por la sociedad norteamericana; aunque para ser precisos, el papel protagónico del poder legislativo debe rastrearse al menos desde las aportaciones de Locke, pues él concibió al ser humano como ente transformador, que descubre su derecho de auto reglamentarse en sociedad, por lo tanto, reconoce su capacidad de hacer leyes, para luego él mismo someterse al imperio del orden legal.[51]

Entonces, la relevancia del poder legislativo es que incluye entes transformadores de la realidad social, política y económica, no importa si se trata de un parlamento o un congreso, ya que las diferencias entre el sistema presidencial y el sistema parlamentario están marcadas por las formas diversas en su conformación estructural y por las funciones asignadas a las figuras de gobierno, por ejemplo, el parlamento y primer ministro tienen asignadas tareas distintas a las que posee el congreso y el presidente.

La atención de este apartado se centró en el caso inglés y el caso estadounidense, ya que ambos son referencias obligadas para estudiar las formas de Estado y los regímenes de gobierno, área de análisis en la que se ubica la investigación presente. Debido a que el propósito de la investigación se relaciona con el sistema presidencia mexicano, entes que con el modelo parlamentario, se le dará prioridad al primero; si bien el antecedente del sistema presidencial norteamericano es el modelo parlamentario inglés. Véase el anexo 1, las tablas 1.1 y 1.2.

[50] Véase *idem.*
[51] Véase *idem.*

2.2 Estructura del Poder Legislativo

2.2.1. Bicameralismo

La estructura del poder legislativo, contrapeso del ejecutivo, evolucionó en una división del cuerpo legislativo en dos cámaras. Con este sistema bipartito el sistema federal encontró la fórmula para un mejor funcionamiento en materias de equidad y representatividad, ya que así se garantizó una mayor participación y representación de los intereses individuales en la cámara baja o de representantes (de diputados), la misma garantía se extendió a la cámara de alta o de senadores, en la cual se expresaban los intereses de las entidades.[52]

Las cámaras legislativas obtuvieron facultades y atribuciones propias desde su aparición, dicha asignación diferenciada de facultades respondió al origen de sus miembros y al tipo de actividad que regularían.

La raíz del sistema bicameral se ubica en Inglaterra en el siglo XIV, en la Cámara de los Lores y en la Cámara de los Comunes, modelo que sería adoptado –con ajustes− en el sistema presidencial de los E.U.A. Sin embargo, el sistema presidencial norteamericano asignó un matiz representativo al Congreso que lo hace distinto al modelo parlamentario inglés: el Senado representaría al gobierno de las entidades federativas, mientras que la Cámara de Representantes favorecería la representación de los ciudadanos.

El modelo bicameral resultó atractivo para los norteamericanos, debido a que privilegiaría el equilibrio de poderes. Puesto que en la historia europea la tendencia del poder legislativo era predominante sobre el ejecutivo, particularmente en el siglo XVIII, los intelectuales norteamericanos privilegiaron la fragmentación bipartita del cuerpo legislativo nacional, para resolver dicho

[52] Francisco Berlín Valenzuela. *Derecho Parlamentario*, México, FCE, 1994, p. 200.

desequilibrio entre los poderes legislativo y ejecutivo. Así que uno de los resultados de esta división fue el robustecimiento del Poder Ejecutivo; además, en caso de existir algún conflicto entre una de las cámaras y el ejecutivo, la cámara restante podría actuar como mediadora y ayudar a solventar las diferencias entre las partes en conflicto. Por último, la necesidad de establecer leyes razonadas o consensadas, para evitar la aprobación precipitada de las leyes, justificó la división camaral.[53]

La naturaleza representativa de la primera cámara –de los Comunes, Representantes, Diputados, o Bundestag− se explica a partir de que sus integrantes son electos por los ciudadanos "un hombre, un voto"; en cambio, la segunda cámara –de los Lores, Senado, Bundesrat− es diferente a la anterior debido a que esta responde a una lógica electoral distinta, sus miembros generalmente representan a los gobiernos locales; aunque, según los autores Mastias y Grangé, dicha cámara debe poseer un alcance nacional, tendrá que ser representativa y protagónica en la deliberación y sanción de nuevas leyes; además de ser participativa del control gubernamental y poseer capacidad decisoria, en otras palabras, la segunda cámara posee funciones asignadas constitucionalmente al cuerpo legislativo en materia y alcance nacional.[54]

Si bien las funciones para ambas cámaras tendrían un similar margen de relevancia y compromiso, la realidad indica que el bicameralismo, en ocasiones, es un modelo formal antes que real, es decir, una de las cámaras –generalmente la primera– se encarga de resolver la mayor parte de los asuntos asignados al legislativo en su conjunto, dejando a la otra –generalmente a la segunda cámara– aquellas facultades o atribuciones complementarias o disminuidas.[55]

[53] Véase Felipe Tena (b), *op cit*., pp. 269-270.
[54] Véase E. Andrade S. *Derecho Constitucional*, México, Oxford University Press México, 2008, pp. 168-169.
[55] Véase y confróntese las funciones de los lores respecto a las relativas a los comunes, en el sistema parlamentario inglés, en los cuadros 1.1 y 1.2; también véase E. Andrade, *op cit*., pp.169-171.

Los autores de *El Federalista* detectaron un predominio de la autoridad legislativa sobre el monarca inglés, así que el diseño de las nuevas instituciones evitó la concentración del poder en un mismo ente o institución, de manera que dividieron al poder legislativo en dos ramas; no obstante que ambas compartirían funciones de naturaleza común, las dos cámaras cumplirían el compromiso social de legislar.

Respecto a la Cámara de Representantes (diputados), los libertadores señalaron que ésta sólo poseía una porción de la autoridad legislativa, ya que dicha cámara estaría limitada por su dependencia hacia los ciudadanos; además sería observada y controlada por las diversas legislaturas colaterales (estatales), es decir, la Cámara de Representantes vería limitadas sus facultades y sería vigilada por partida doble.

Los diseñadores del sistema presidencial ubicaron al Senado como la segunda rama del poder legislativo, copartícipe del trabajo legislativo de los representantes. De esta manera, ambas cámaras constituirían un freno ante el poder Ejecutivo, y así se garantizaría el acuerdo entre las dos cámaras para solucionar los asuntos relevantes para la nación y sus habitantes.[56]

La existencia de la cámara de senadores limita una posible precipitación del trabajo legislativo, por parte de los miembros de la cámara de representantes. Sin embargo, para Maurice Duverger, la existencia de una segunda cámara, es decir, la cámara de reflexión −o senado−, no evita la precipitación de las resoluciones legislativas de la primera cámara −de diputados−, el autor advierte que dar vida a una cámara de senadores complica el trabajo legislativo efectivo, idea contraria a lo plasmado en *El Federalista*.

Los creadores del sistema presidencial ahondaron en la división del poder, pues no estaban interesados en la confección de una tiranía de un solo individuo

[56] Véase A. Hamilton *et al*, *op cit.*

o una sola institución sobre varias instituciones democráticas, el formato bicameral da muestra de ello; sin embargo, en el momento en que Duverger aborda la conformación y las facultades del poder legislativo pareciera ir en contra sentido. El pensador francés propuso la existencia de una cámara legislativa "única", a saber: si una cámara asegura la 'reflexión' que exige la elaboración de las leyes, entonces resulta innecesaria la existencia de la segunda cámara legislativa. Finalmente, en caso de que una nación opte por el sistema bicameral, el autor señala que una 'cámara de reflexión' −o senado− no cuenta con la fuerza para contrariar las decisiones de la cámara legislativa −de diputados−, ya que esta última está legitimada por el sufragio universal de los ciudadanos. Cabe advertir que la tesis del autor, acerca de la innecesaria existencia de un senado, descansa en la idea de la representación parlamentaria directa; no obstante su reflexión es oportuna para fortalecer la explicación que persigue la presente investigación.[57]

Consiguientemente, la idea de Duverger, en materia de una segunda cámara, contrasta con la corriente de pensamiento que se afilia a las bondades del sistema bicameral. Los argumentos que se exponen en favor del sistema bicameral son: a) se hace eficiente el principio representativo básico en los sistemas federales, debido a la representación individual y colectiva entre ambas cámaras; b) los asuntos se discuten entre los dos cuerpos colegiados, así se evita la aprobación precipitada de leyes y dictámenes; c) en materia legislativa, una cámara puede actuar como contrapeso de la otra y se logra el equilibrio de poderes, elemento central en el funcionamiento óptimo del federalismo; d) abre

[57] Maurice Duverger escribió acerca de la organización del parlamento, su autonomía, su estatuto, las características del trabajo interno -sesiones y reuniones-, la composición y funcionamiento de sus órganos internos –mesa-, además de estudiar las definiciones de términos como *votos, debates, sesiones, enmienda, proyecto*, etc. Retomaremos su crítica en la adopción del bicameralismo en los estados federales, como reflejo de la naturaleza de su conformación. Así, entendemos que una de las cámaras representa al conjunto del pueblo -nacional-, y la otra cámara representa a cada entidad en particular –individualidad. Véase Maurice Duverger. *Instituciones Políticas y Derecho Constitucional*, México, Editorial Planeta, 1986, pp. 124-155.

una ruta para la participación de los intereses heterogéneos de las distintas entidades federativas, respecto de los intereses homogéneos de la nación en su conjunto (comunión de las competencias federales y las respectivas de cada localidad).[58]

2.3. Funciones del Poder Legislativo

Las funciones del poder legislativo son diversas, particularmente, posee funciones representativas, deliberativas, legislativas, financieras, políticas, de educación, de comunicación, de indagación, etc. Debido a que el parlamento se convirtió en contrapeso del poder del monarca, entonces su función tuvo un carácter representativo estamental y sus tareas fueron presupuestarias, en su origen. Sin embargo, a partir de que el órgano legislativo obtuvo mayor autonomía del monarca, sus funciones se extendieron a los ámbitos representativo, deliberativo y legislativo, que finalmente le otorgaron mayor relevancia.

La independencia del órgano legislativo respecto del Rey le aseguró un papel protagónico en la vida política de la sociedad; de esta manera, sus funciones del poder legislativo se distinguieron gradualmente de aquellas asignadas constitucionalmente al poder ejecutivo y al poder judicial, dentro del esquema de la división de poderes.[59]

La función representativa convirtió al congreso en un espacio natural en para acoger la pluralidad del pensamiento nacional y unificarlo, un espacio en donde los representantes personifican la voluntad de los representados. Los representantes, generalmente provenientes de los partidos políticos, son

[58] Véase Francisco Berlín, *op cit*., pp. 198-202.
[59] Véase Francisco Berlín, *op cit*., pp. 129-156; Alejandro Del Palacio, *Nuevas Lecciones de Teoría Constitucional*, México, CEID, 2006, pp. 279-296.

comisionados para recoger, articular, exponer y defender, las necesidades e inquietudes de los representados dentro del congreso.

Vale la pena decir que la función de los legisladores integra los intereses colectivos, por ello resulta necesario que los integrantes del poder legislativo mantengan una actitud de sensibilidad a las transformaciones sociales, además de ser receptores de nuevas exigencias ciudadanas; de modo que, la adhesión de los legisladores a posturas que ponderan la inmutabilidad de la norma jurídica –positivismo –[60] para posponer cambios deseados por sus electores, cuestiona su calidad representativa.[61]

La función deliberativa implica el acto de discurrir, por parte de los legisladores, acerca de un tema o intercambiar ideas con los otros representantes, es decir, los legisladores aprovechan su función representativa para deliberar acerca de una agenda que incluye asuntos relevantes para la nación. Sus argumentos, en favor o en contra de una determinada ley o dictamen, combinan el ejercicio de la argumentación y contra argumentación −tesis, antítesis y síntesis−, de tal manera que en la práctica discursiva los argumentos son la base de la deliberación. Por tanto, la función deliberativa del congreso implica un análisis de la materia en cuestión, la valoración de sus antecedentes y obviamente de sus consecuentes, al momento de tomar decisiones; también significa que la deliberación exige un dominio del tema, en otras palabras, resulta inevitable la posesión de instrumentos de información y el auxilio de especialistas.[62]

A pesar de que las funciones del poder legislativo se han ampliado considerablemente, las funciones representativa y deliberativa del órgano legislativo se consolidaron luego de años de lucha entre el parlamento y el

[60] Véase Efraín Moto Salazar y José Miguel Moto. *Elementos de Derecho*, México, Editorial Porrúa, 1998.
[61] Véase Francisco Berlín, *op cit.*; además Alejandro Del Palacio *op cit.*
[62] Véase Francisco Berlín, *op cit.*; además Alejandro Del Palacio *op cit.*

monarca. En el presente, las funciones del órgano legislativo están relacionadas con la creación del derecho, es decir con la hechura de las leyes; además, el poder legislativo posee una función jurídica, debido a su participación en la elaboración y corrección de documentos jurídicos, para hacerlos concisos, claros y coherentes, de acuerdo a los intereses o motivaciones de la sociedad, de los partidos políticos y de los legisladores mismos; otra de las funciones del órgano legislativo es su corresponsabilidad con el ejercicio de gobierno, se trata de una función legislativa corresponsable con la implementación de políticas; así, los diversos grupos parlamentario participan con el gobierno en la concreción de planes y programas; por tanto, los legisladores concilian intereses con el partido que es gobierno, de esta manera los grupos parlamentarios deben seleccionar las mejores opciones expuestas en la deliberación.[63]

2.4. El Congreso Mexicano

El congreso mexicano es resultado de la adopción en el país del sistema federal, como forma de Estado, y del sistema presidencial, como régimen de gobierno; el primero pretende la autonomía a las entidades federativas frente a la federación; el segundo asegura que el ejercicio del poder político se divida en ejecutivo, legislativo y judicial.

El sistema federal y el sistema presidencial se han desarrollado de forma paralela en México, cuyos antecedentes se remontan a la Constitución norteamericana de 1787 y a la Constitución mexicana de 1824. Lo anterior significa que las facultades del poder legislativo se explican en función de la separación de poderes y del equilibrio de funciones; además de ser garante del *pacto federal*, debido a que vela por la existencia de relaciones sanas entre las

[63] Véase Francisco Berlín, *op cit.*; además Alejandro Del Palacio *op cit.*

entidades y la federación.

De modo que, la participación del poder legislativo tiene un carácter trascendental, ya que participa en la organización estatal y en el ejercicio gubernativo; además es la expresión de los frenos y contrapesos entre el poder ejecutivo y judicial; por lo cual, el legislativo participa en la organización del poder político, y su desempeño se traduce en la elaboración de una reglamentación nacional y en la asignación de funciones institucionales; por último, el órgano legislativo cuida que las relaciones entre los diversos órdenes de gobierno se conduzca de manera pacífica y ordenada.[64]

2.4.1. Facultades del Congreso Mexicano

El Congreso mexicano tiene facultades, una estructura y funciones asignadas por la Constitución, establecidas por el congreso constituyente de 1917. Las principales facultades del congreso se pueden resumir así: posee facultades legislativas, económico-financieras, de control, políticas, de nombramiento, jurisdiccionales, administrativas e implícitas.[65]

El Capítulo II de nuestra Carta fundamental plasma las funciones referentes al Poder Legislativo, veamos: "El Poder Legislativo de los Estados Unidos Mexicanos se deposita en un Congreso general, que se dividirá en dos Cámaras, una de diputados y otra de senadores [Artículo 50; además, se menciona que] Toda resolución del Congreso tendrá el carácter de ley o decreto. Las leyes o decretos se comunicarán al Ejecutivo firmados por los presidentes de ambas Cámaras y por un secretario de cada una de ellas [Artículo 70]."[66]

La definición del Congreso se explica a partir de las funciones asignadas a

[64] Véase Rodríguez y Martínez, en Palacios, *op cit.*, 2003: 31-86; Véase A. Hamilton *et al*, *op cit.*
[65] Véase E. Andrade, *op cit*., pp. 253-259.
[66] Véase *Constitución del Pueblo Mexicano*, México, Porrúa-LXI Legislatura, 2010, 196-197.

cada cámara legislativa, a saber: 1) los senadores y los diputados conforman dos órganos que se unifican para formar un solo órgano de deliberación y decisión; 2) se trata de dos órganos separados que actúan de manera sucesiva, por consiguiente la elaboración de leyes permite en la primera cámara terminar el proceso deliberativo, de manera que en la segunda cámara se concluya la creación de leyes o decretos; 3) que cada una de las cámaras actúa de forma separada para lograr la producción normativa propia.[67]

2.4.2. Cámara de Diputados

La Cámara de Diputados en México refrenda el espíritu de las primeras asambleas parlamentarias, ya que garantiza la representación ciudadana y la elaboración de leyes en favor del bien común, además de erigirse en contrapeso a la segunda cámara –senadores− y del poder Ejecutivo. De esta forma, en el cuerpo constitucional se advierte que: "La Cámara de Diputados se compondrá de representantes de la Nación, electos en su totalidad cada tres años […] estará integrada por 300 diputados electos según el principio de votación mayoritaria relativa, mediante el sistema de distritos electorales uninominales, y 200 diputados que serán electos según el principio de representación proporcional [Artículos 51, 52]."[68]

Las facultades exclusivas de la Cámara de Diputados son variadas; sin embargo, para los fines de nuestra investigación consideraremos las más relevantes: 1) dar a conocer al nuevo presidente electo; 2) coordinar y evaluar el desempeño de las funciones de la entidad de fiscalización superior de la

[67] Véase Francisco Berlín, *op cit*., pp. 278-313; José Ramón Cossío Díaz. *Dogma Constitucional y Régimen Autoritario*, México, Fontamara, 1998, 35-179.
[68] Véase *Constitución del Pueblo Mexicano*, *op cit*., pp. 168-169.

Federación; 3) aprobar anualmente el presupuesto de egresos enviado por el Ejecutivo; 4) declarar la procedencia penal contra servidores públicos; fungir como órgano de acusación en los juicios políticos; revisar la cuenta pública del año anterior (Artículo 74); legislar en materia del D. F. (Artículo 122). Su funcionamiento general incluye órganos como la Gran Comisión, Mesa Directiva, Presidencia, Comisiones y Grupos Parlamentarios.[69]

2.4.3. Cámara de Senadores

La Cámara de Senadores, lo mismo que la Cámara de Diputados, pertenece a la estructura del Congreso mexicano, cuya naturaleza se identifica con el sistema federal y el sistema presidencial; por esta razón, el Senado se organiza por medio de cuerpos primarios y simples: facultades, prerrogativas y obligaciones; también se organiza a través de órganos secundarios y complejos: pleno, mesa directiva, grupos parlamentarios, junta de coordinación política.[70]

La Constitución establece que:

> La Cámara de Senadores se integrará por ciento veintiocho senadores, de los cuales, en cada entidad federativa y en el D. F., dos serán elegidos según el principio de votación mayoritaria relativa y uno será asignado a la primera minoría. Para estos efectos, los partidos políticos deberán registrar una lista con dos fórmulas de candidatos. La senaduría de primera minoría le será asignada a la fórmula de candidatos que dirijan la lista del partido político que, por sí mismo, haya ocupado el segundo lugar en número de votos en la entidad de que se trate.
>
> Los treinta y dos senadores restantes serán elegidos según el principio de representación proporcional, mediante el sistema de listas votadas en una sola circunscripción plurinominal nacional. La ley establecerá las reglas y fórmulas

[69] Véase Germán Pérez y Antonia Martínez (compiladores). *La Cámara de Diputados en México*, México, FLACSO-Miguel Ángel Porrúa- Cámara de Diputados, LVII Legislatura, 2000, pp. 23-26; además Francisco Berlín, *op cit*.; José Ramón Cossío, *op cit*.

[70] Véase Francisco Berlín, *idem;* José Ramón Cossío, *idem*.

> para estos efectos. La Cámara de Senadores se renovará en su totalidad cada seis años [Artículo 56].[71]

Las facultades del Senado que serán consideradas en nuestra investigación son: 1) analizar la política exterior desarrollada por el Ejecutivo; 2) aprobar los tratados internacionales y convenciones diplomáticas que el Ejecutivo suscriba; 3) ratificar los nombramientos del Procurador General de la República, ministros, jefes superiores del Ejército, Armada y Fuerza Aérea Nacionales; 4) autorizar la salida de tropas nacionales fuera de los límites del país; 5) autorizar que el ejecutivo disponga de la Guardia Nacional fuera de sus respectivos estados, fijando la fuerza necesaria; 6) Declarar la desaparición de los poderes constitucionales de una entidad y nombrarle un Gobernador provisional; actuar como mediador por cuestiones políticas que surjan entre los poderes estatales; 7) erigirse en jurado de sentencia para conocer en juicio político de las faltas u omisiones que cometan los servidores públicos; designar a los ministros de la Suprema Corte de Justicia de la Nación −de la terna que envíe el Presidente de la República; nombrar y remover al Jefe de Gobierno del D. F (Artículo 76).[72]

2.4.4. Comisiones y grupos parlamentarios

2.4.5. Comisiones

Las comisiones y su funcionamiento son relevantes para el Congreso ya que abonan el trabajo legislativo. La Constitución establece que una transformación del marco jurídico-político del D. F. requiere la participación de la Cámara de Diputados y la Cámara de Senadores (y las cámaras a su vez se dividen en

[71] Véase *Constitución del … op cit*., pp. 180-186.
[72] Véase *Constitución del … op cit*., pp. 232-233.

grupos parlamentarios y comisiones) para el desahogo y agilidad del trabajo legislativo; por lo tanto, el tema de la reforma política de la capital incluye la participación tanto de las comisiones como de los grupos parlamentarios.

La creación de comisiones al interior de los cuerpos legislativos pretende que la actividad de los parlamentarios sea una constante, ya que desde sus orígenes las comisiones pretendían ordenar, agilizar y especializar el trabajo legislativo. Las denominadas comisiones mixtas implican una composición heterogénea entre miembros de ambas cámaras. La relevancia de los asuntos que dichas comisiones tratan fortalece y justifica el trabajo colegislador. Las comisiones pueden ser consideradas cuerpos especializados que abordan asuntos delicados, que hacen su trabajo con mesura e inteligencia; además estas preparan la materia de discusión para las mayorías en el pleno.

Las comisiones mixtas son denominadas en México *comisiones permanentes* y el número de legisladores integrantes es variable; la razón que explica dichas variaciones tiene que ver con las necesidades del trabajo legislativo, el tipo de leyes que se estudian y las circunstancias políticas por las que atraviese el país. En nuestra Carta Magna se advierte que "Durante los recesos del Congreso de la Unión habrá una Comisión Permanente compuesta de 37 miembros de los que 19 serán Diputados y 18 Senadores, nombrados por sus respectivas Cámaras la víspera de la clausura de los períodos ordinarios de sesiones. Para cada titular las Cámaras nombrarán, de entre sus miembros en ejercicio, un sustituto [Artículo 78]."[73]

Las comisiones permanentes en ocasiones coexisten con otro tipo de comisiones; aunque su duración sea limitada, dichas comisiones pueden ser clasificadas por el tipo de trabajo que desempeñen, por ejemplo, existen

[73] Véase *Constitución del … op cit*., pp. 238-239

comisiones de investigación, de vigilancia, de educación, etc.[74] La importancia de las comisiones permanentes es tal que, llegado el caso que se declare la desaparición de los poderes en una entidad, pueden participar en la designación provisional de un gobernador o del Jefe de Gobierno, para el caso del D. F.[75]

2.4.6. Grupos parlamentarios

Los grupos parlamentarios son parte del funcionamiento del Poder Legislativo; aunque a diferencia de las comisiones, los grupos parlamentarios homologan las posturas de las fuerzas políticas que componen el órgano legislativo, es decir, los diputados toman decisiones en bloque y ello refrenda su cohesión y disciplina partidista.[76]

Los grupos parlamentarios son creados para unificar el criterio del resto de los legisladores; aunque su trabajo también se vincula con la división y especialización del trabajo legislativo. El desarrollo de sus actividades no responde de forma exclusivas a los intereses de partido, es decir, si bien su desempeño se caracteriza por una búsqueda de disciplina y cohesión partidista, los partidos no se permiten desdeñar el compromiso con sus electores ni olvidan su compromiso institucional.[77]

El trabajo de los grupos parlamentarios es reconocido por nuestra Constitución, a diferencia de lo que sucede en otras naciones que no le asignan este nivel jurídico, así: “El Congreso expedirá la Ley que regulará su estructura y funcionamiento internos. La ley determinará, las formas y procedimientos para la

[74] Véase Francisco Berlín, *op cit.*, 234-240, 290-294; Nacif y Pedroza en Germán Pérez y Antonia Martínez, *op cit.*, 23-26, 33-59.
[75] Véase *Constitución del … op cit*., pp. 232 y 383.
[76] Véase Francisco Berlín, *op cit.*; además Nacif y Pedroza en Germán Pérez y Antonia Martínez, *op cit.*

[77] Véase Francisco Berlín, *op cit.*, 253-258; Loyola y Martínez en Germán Pérez y Antonia Martínez, *op cit.*, 61-83.

agrupación de los diputados, según su afiliación de partido, a efecto de garantizar la libre expresión de las corrientes ideológicas representadas en la Cámara de Diputados [Artículo 70].”[78] Entonces, la función de los grupos parlamentarios pretende mejorar del proceso legislativo, puesto que tiende a profesionalizarlo; además de promover una participación dinámica de los congresistas, también sienta las bases para un entendimiento general, ya que pretenden la concreción de acuerdos entre diversas fuerzas políticas.[79]

2.4.7. Cámara de origen y cámara revisora

El Congreso mexicano cuenta con dos cámaras, una de diputados y otra de senadores, ambas pueden ser revisoras o de origen, según el caso: la cámara de origen es aquella que ha resuelto acerca de un tema o materia, mediante una iniciativa de ley; la cámara revisora recibe el proyecto discutido, trabajado y aprobado previamente por la otra cámara (minuta). Aunque las cámaras asumen en ocasiones el carácter de cámara de origen o revisora, existen temas exclusivos que otorgan prioridad a alguna de ellas. La actividad legislativa requiere se cumplan ciertas reglas que buscan no sólo organizar las tareas legislativas, sino garantizar el apego estricto a las disposiciones constitucionales; por ende, el hecho de que las cámaras se dividan en *cámara de origen* o *cámara revisora* otorga legalidad y legitimidad al trabajo legislativo, de allí que las cámaras se rijan a partir de un reglamento elaborado por ellas mismas, inspirado en la ley suprema.[80]

La minuta con proyecto de decreto del año 2002, que intentó reformar

[78] Véase *Constitución del … op cit*., pp. 196-197.
[79] Véase Francisco Berlín, *idem*.
[80] Véase E. Andrade, *op cit*., p. 261.

políticamente al D. F., cumplió los paso establecidos por el formato bicameral,[81] plasmados en la segunda sección de nuestra Constitución, que aborda el tema de la formación de leyes. Los artículos 71 y 72 señalan los pasos a seguir en el proceso de la elaboración de las leyes: el artículo 71 advierte que la iniciativa de ley compete estrictamente al presidente de la República, diputados, senadores y legislaturas locales. El artículo 72 establece que los proyectos de ley o decretos, "cuya resolución no sea exclusiva de alguna de las Cámaras, se discutirá sucesivamente en ambas"; de suerte que, si un proyecto de ley es aprobado en la cámara de origen, entonces pasará para su discusión a la cámara revisora y, en caso de que la segunda cámara lo apruebe, el proyecto deberá ser remitido al Ejecutivo para su publicación, siempre que éste último no haga observaciones al documento.[82]

Sin embargo, la creación y aprobación de leyes no siempre sigue esta ruta, ya que la producción legislativa toma a veces otro curso, como fue el caso de la minuta que devolvieron los senadores a la Cámara de Diputados, respecto a la posible reforma política del D. F. en 2002, veamos lo que al respecto contempla el artículo 72:

> d) Si algún proyecto de ley o decreto, fuese desechado en su totalidad por la Cámara de revisión, volverá a la de su origen con las observaciones que aquella le hubiese hecho. Si examinado de nuevo fuese aprobado por la mayoría absoluta de los miembros presentes, volverá a la Cámara que lo desechó, la cual lo tomará otra vez en consideración, y si lo aprobare por la misma mayoría, pasará al Ejecutivo para los efectos de la fracción A; pero si lo reprobase, no podrá volver a presentarse en el mismo período de sesiones.
>
> e) Si un proyecto de ley o decreto fuese desechado en parte, o modificado, o adicionado por la Cámara revisora, la nueva discusión de la Cámara de su origen versará únicamente sobre lo desechado o sobre las reformas o adiciones, sin poder alterarse en manera alguna los artículos aprobados. Si las adiciones o reformas hechas por la Cámara revisora fuesen aprobadas por la mayoría absoluta de los votos presentes en la Cámara de su

[81] Véase Francisco Berlín, *op cit.*; además Nacif y Pedroza en Germán Pérez y Antonia Martínez, *op cit.*
[82] Véase *Constitución del … op cit*., pp. 197-202.

> origen, se pasará todo el proyecto al Ejecutivo, para los efectos de la fracción A. Si las adiciones o reformas hechas por la Cámara revisora fueren reprobadas por la mayoría de votos en la Cámara de su origen, volverán a aquella para que tome en consideración las razones de ésta, y si por mayoría absoluta de votos presentes se desecharen en esta segunda revisión dichas adiciones o reformas, el proyecto, en lo que haya sido aprobado por ambas Cámaras, se pasará al Ejecutivo para los efectos de la fracción A. Si la Cámara revisora insistiere, por la mayoría absoluta de votos presentes, en dichas adiciones o reformas, todo el proyecto no volverá a presentarse sino hasta el siguiente período de sesiones, a no ser que ambas Cámaras acuerden, por la mayoría absoluta de sus miembros presentes, que se expida la ley o decreto sólo con los artículos aprobados, y que se reserven los adicionados o reformados para su examen y votación en las sesiones siguientes.[83]

La cita anterior resulta pertinente por lo siguiente: el senado –cámara colegisladora– rechazó la minuta de reforma política del D. F. en el año 2002; sin embargo, los diputados –cámara de origen− no dieron continuidad al procedimiento legal que facilitara un nuevo debate del asunto, tanto en la Cámara de Diputados como en la Cámara de Senadores. En consecuencia, el debate de la reforma política en la capital quedó suspendido indefinidamente.

[83] Véase *Constitución del … idem.*

Marco teórico-conceptual (continuación)

2.5. La importancia de la teoría de la argumentación para el análisis de los debates en el congreso mexicano.

2.5.1. Análisis argumentativo

La investigación contempla que en este segundo capítulo se analicen las fuentes teóricas y conceptuales que expliquen el alcance de la deliberación en el Congreso de la Unión en torno a la iniciativa de la reforma política del D. F. en 2002, a partir de la teoría del diseño institucional y del análisis argumentativo, para establecer de qué manera la naturaleza de los argumentos, incluidos en el discurso de los legisladores, es determinante en la trasformación del régimen político interno.

En consecuencia, si por una parte la teoría del diseño institucional facilita el estudio de conceptos tales como el federalismo, el modelo republicano de representación, la división de poderes, la soberanía y la autonomía, el bicameralismo, la estructura parlamentaria, etc. , por otra parte la teoría argumentativa, que escudriña la naturaleza de los argumentos, también busca una mayor explicación de la triada hombre-concepto-ley, es decir, cómo se apropia el legislador de los conceptos de corte jurídico y de qué manera los procesa y luego trasfiere a la hechura de las normas.

Por tanto, la investigación se apoya en la teoría del análisis argumentativo para explicar de qué manera la naturaleza de los ejes discursivos y el tipo de argumentos, que dan forma y contenido al discurso de los legisladores mexicanos, influyen en los legisladores al momento formular los diseños institucionales y de plasmarlos en los arreglos constitucionales.

2.5.2. Discurso

El estudio de la iniciativa de reforma política del D. F. a través de la teoría del diseño institucional y de la teoría del análisis argumentativo, se sustenta en la idea de que esta última ofrece una vía de análisis que fortalece a la primera, pues si los legisladores se comunican mediante un discurso nutrido de argumentos, entonces resulta prudente detenernos en analizar a estos últimos, de otra forma difícilmente conoceremos lo que subyace en el diseño institucional y en los arreglos constitucionales.

Con que los estudios politológicos pueden fortalecerse a partir de la incorporación de las teorías dedicadas al estudio deliberativo; así, por ejemplo, Van Dijk, Teun A. considera válido que otras disciplinas se sumen al estudio del discurso, debido a que "no todas las propiedades sistemáticas del discurso pertenecen al campo de la teoría lingüística y de la gramática."[84]

Además de lo anteriormente expuesto, la teoría de las *implicaturas conversacionales* de Grice también contempla que el estudio de las enunciaciones discursivas sea abordado desde distintas perspectivas, pues su naturaleza no sólo es gramatical, sino histórica, social, cultural, etc., naturaleza que salta a la luz en el momento en el cual el locutor e interlocutor se relacionan, es decir, se encuentran a través de la enunciación.[85]

Por tanto, de acuerdo con el propósito la de la investigación, nos instalamos en la perspectiva de adoptar una mirada transdisciplinaria del discurso en tanto es vehículo del pensamiento, las ideas, los argumentos, etc. ,

[84] Véase van Dijk, Teun A (a). *Texto y Contexto (Semántica y Pragmática del discurso)*, España, Cátedra, 1988, pp. 44.

[85] Véase Stephen C. Levinson. *Pragmática*, Barcelona, Editorial Teide, 1988, pp. 93-95; Paul Grice. *Studies in the way of words*, Massachusetts, Harvard University Press, 1991, 139; Frans H. van Eemeren, Rob Grootendorst, Sally Jackson y Scott Jacobs "La argumentación" en Teun A. van Dijk (compilador) (b) en *El discurso como estructura y proceso. Estudios sobre el discurso I. Una introducción multidisciplinaria*, Barcelona, Gedisa, 2008, p. 323; Beristáin, *op cit.*, (embrague) p.168.

para estudiar el discurso de los senadores,[86] pues van Dijk advierte que "una teoría del discurso pretende no sólo contribuir a la lingüística, sino también ser una base para el estudio del discurso en otras disciplinas."[87]

2.5.3. Las estructuras mentales de acción

El concepto de las estructuras mentales de acción de van Dijk nos servirá para explicar el bagaje e instrumental cognitivo, que poseen los legisladores y ponen en práctica al momento de tomar decisiones, y que a su vez influyen en la vida de la sociedad. Así que el legislador, el agente en palabras del autor, "Debe estar cerca de los cambios POSIBLES de mundos, cambios compatibles […] El agente debe tener una rica base de daos de información que conste de su CONOCIMIENTO Y CREENCIA."[88] De suerte que las creencias y el conocimiento conforman la base de datos que poseen los legisladores, así construyen ellos sus mundos, mundos posibles que a su vez motivan la acción de dichos agentes, que por cierto son individuos con necesidades y deseos: "Supusimos que nuestras necesidades y

[86] Véase van Dijk enumera aquellas disciplinas que se han ocupado del análisis del discurso "Buena parte del trabajo más interesante sobre el discurso se ha hecho fuera de la lingüística en disciplinas tales como ANTROPOLOGÍA, SOCIOLOGÍA, RETÓRICA E INVESTIGACIÓN LITERARIA." Véase van Dijk (a), *op cit.*, p. 45.

[87] Véase van Dijk (a), *ibid*, p. 46.

[88] Trascribo la cita competa para mayor comprensión del concepto *estructuras mentales de acción* "Se ha mostrado que los actos y las acciones pueden ser satisfactorios sólo si se satisfacen un cierto número de condiciones. Estas condiciones pueden consistir en propiedades de mundos en los que el agente está actuando. Ya que los actos implican resultados de cambios en el cuerpo del agente así como cambios en las relaciones o propiedades de los objetos, el agente debe SABER acerca del estado actual de su cuerpo y de los objetos que van a ser afectados. [El agente] Debe estar cerca de los cambios POSIBLES de mundos, cambios compatibles […] El agente debe tener una rica base de daos de información que conste de su CONOCIMIENTO Y CREENCIA. Un conjunto de conocimientos o CONJUNTO EPISTÉMICO consta de proposiciones que son «verdaderas», en el sentido convencional del término, esto es, estas proposiciones están «garantizadas» por criterios de verdad convencionalmente aceptados (percepción, inferencia correcta, información de fuentes fehacientes). Las creencias son proposiciones, que no tienen por qué ser verdaderas, pero que el agente piensa que son verdaderas o que probablemente lo son." Véase van Dijk, *ibid*, p. 256.

preferencias basadas en ellas [elecciones] eran RACIONALES (mientras que nuestros deseos no tienen por qué serlo).”[89]

2.5.4. El discurso y la acción

Los autores que nos presentaron una idea de discurso, apropiada para nuestros objetivos, comparten una característica importante: logran combinar el discurso con la acción (política, *saber hacer*); además resaltan el vínculo entre locutor e interlocutor (dialogismo, *hacer saber*). Por principio de cuentas tomamos a Paul Ricœur, ya que asegura que el discurso resulta un acontecimiento si se combinan los cuatro rasgos siguientes:

> [1] el discurso se realiza siempre temporalmente y en presente [2] el discurso remite a quien lo pronuncia a un conjunto complejo de embragues, tales como los pronombres personales. Diremos que la instancia de discurso [concepto que Ricœur retoma de Benveniste] es autorreferencial [3] En el discurso se actualiza la función simbólica del lenguaje [4] sólo el discurso tiene, no únicamente un mundo, sino otro, un interlocutor al cual está dirigido.[90]

2.5.5. El discurso legislativo

La actividad legislativa que analizaremos incluye el estudio del discurso legislativo; así que nos apoyaremos en la siguiente definición para diferenciarlo del discurso político:

> En primer lugar, podemos asumir que el discurso parlamentario es una especie de una categoría más general del discurso: el discurso político. Ambos comparten el rasgo general de que uno y otro están íntimamente vinculados con la acción y con el poder. Instalados en el ámbito político, la relación discurso acción entraña el poder en el marco de la interacción: el

[89] Véase van Dijk, *ibid*, pp. 257-258.
[90] Véase Paul Ricœur. *Del texto a la acción. Ensayos de hermenéutica II*, México, FCE, 2000, p. 170.

> poder de la palabra y el poder político fundado en el control de las instituciones. Ambos, discurso parlamentario y discurso político, a su vez forman parte de una categoría más general que es el discurso en el sentido de Emile Benveniste, como la puesta en marcha del aparato formal de la lengua en actos de enunciación.[91]

Además aceptamos que le discurso legislativo o parlamentario tiene dos dimensiones que modelan el comportamiento de los legisladores:

> Por ello, sostenemos que en el análisis del comportamiento legislativo ambas dimensiones deben ser tomadas en cuenta: las institucionales y procedimentales, así como las dimensiones discursivas, sobre todo si consideramos que el discurso parlamentario está llamado a convencer, a transformar las relaciones entre los sujetos políticos intrapartidariamente como extrapartidariamente, si estamos de acuerdo con el modelo de la argumentación de S. Toulmin.
>
> El discurso parlamentario, como todo tipo de discurso, en tanto objeto con características sui generis, exhibe un conjunto de coherencias textuales tales como las enunciativas –actoriales, espaciales, temporales, temáticas– , pero también las elocutivas y las perlocutivas: su dimensión pragmática.[92]

2.5.6. Las dimensiones del discurso

Las dimensiones del discurso son múltiples, de manera que en el discurso legislativo no sucede algo diferente; así que en el discurso legislativo encontraremos ideas y argumentos que responden a diferente naturaleza y que corresponden a una época y lugares determinados; además, el discurso representa un cúmulo de saberes y haceres que vale la pena identificar:

> *El ethos y el sujeto discursivo-social complejo.* En toda argumentación hay un diálogo entre imágenes culturales puestas en juego y rejuego dentro del proceso de producción—circulación-recepción discursiva. Podemos analizar de forma separada al locutor y al enunciador o el rol argumentativo de proponente-oponente-tercero, pero no podemos olvidar que ambos se articulan con otras dimensiones del sujeto: la histórica, la empírica, la cultural y la social. Es decir,

[91] Véase Adrián Gimate-Welsh (b). *Representación y deliberación en la LVIII Legislatura. A propósito de la Ley de Derechos y Cultura indígenas*, México, Miguel ángel Porrúa-UAM, 2010, pp. 137-138.
[92] Véase Adrián Gimate-Welsh (b), *ibid*, p. 142.

> contradiciendo a Lacan, diremos que el sujeto "no es sólo su discurso". Aspectos de esta multidimensionalidad del sujeto están atrás y antes del discurso y atraviesan la composición entera del mismo, dejan en él las huellas de la individuación histórica, cultural, ideológica y social.[93]

Por su parte, Patrick Charaudeau propone que "todo discurso se inscribe dentro de cierto marco de acción donde se encuentran determinadas las identidades sociales, los objetivos y los papeles sociales de los socios del intercambio lingüístico."[94] Por supuesto que ambas definiciones sirven para el propósito de nuestro estudio, ya que consideran al discurso un espacio activo de reunión y proyección de ideas (*mundos posibles*, según van Dijk). Las definiciones acerca del discurso hechas por Ricœur y Charaudeau se enriquecen al confrontarlas con la propia de Foucault, quien nos alerta acerca de la otra función del discurso y su vínculo con la sociedad: "en toda sociedad la producción del discurso está a la vez controlada, seleccionada y redistribuida por un cierto número de procedimientos que tienen por función conjurar los poderes y peligros, dominar acontecimientos aleatorios y esquivar su pesada y temible materialidad."[95]

A diferencia de Ricœur, Foucault descarga el mayor peso del discurso en su contenido volitivo: "El discurso, por más que en apariencia sea poca cosa, las prohibiciones que recaen sobre él, revelan muy pronto, rápidamente, su vinculación con el deseo y con el poder […] el discurso [...] no es simplemente lo que manifiesta el deseo; es también lo que es el objeto del deseo […] el discurso no es simplemente aquello que traduce las luchas o los sistemas de dominación, sino […] aquel poder del que quiere uno adueñarse."[96] Retomamos

[93] Véase Pedro Reygadas. *El arte de argumentar II*, México, UACM, 2009, pp. 132-133.
[94] Véase Patrick Charaudeau (a). "Para qué sirve analizar el discurso político" en revista *deSignis*, núm. 2, Barcelona, editorial Gedisa, 2002, p. 210.
[95] Véase Michel Foucault (a). *El Orden del Discurso*, Barcelona, Tusquets Editores, 1970, p. 11.
[96] Véase Foucault (a), *idem.*

la idea de Foucault para destacar el papel desempeñado por el deseo (también deseo del poder) y el poder (también poder del deseo) en el discurso (también político).

2.5.7. Los objetos discursivos

La idea de Foucault constata que el poder y el deseo se proyectan en el discurso; en otra de sus obras podemos verificar esta trama a través de las construcciones discursivas. Veamos lo que dice acerca de los objetos discursivos: "La formación del objeto discursivo se desprende de la existencia de ciertas condiciones, que se "hallan establecidas entre instituciones, procesos económicos y sociales, formas de comportamiento, sistemas de normas, técnicas, tipos de clasificación, modos de caracterización; y estas relaciones [discursivas] no están presentes en el objeto."[97]

Entonces, la formación del objeto discursivo (¿de qué hablar? ¿cuándo hablar? ¿quién habla?) requiere la convergencia de condiciones sociales e históricas; de manera que los individuos necesitan datos de un mismo fenómeno para entablar un diálogo, así que no se puede decir cualquier cosa en cualquier momento ni en cualquier lugar (*cf.* Ricœur [rasgos del discurso], Greimas [implicaturas discursivas] Benveniste [aparato formal de la lengua en actos de enunciación]).[98]

Los elementos que consideramos integrarán el objeto discursivo de los senadores, dentro del tipo de análisis que realizaremos, se refieren al lenguaje

[97] Véase Foucault (b), *ibid*, p. 73-74.
[98] "1. Las condiciones para que surja un objeto discursivo, las condiciones históricas para que se pueda 'decir de él algo', y para que varias personas puedan decir de él cosas diferentes, las condiciones para que se inscriba en un dominio de parentesco con otros objetos, para que pueda establecer con ellos relaciones de semejanza, de vecindad, de alejamiento, de diferencia, de transformación [etc.,] […] no se puede hablar en cualquier época de cualquier cosa." Véase Foucault (b), *ibid*, p. 73.

(según Ricœur, el discurso incluye un *hacer saber* y un *saber hacer*) y la acción, y según Charaudeau, ambos son elementos del cambio social que poseen autonomía propia y mantienen una relación de interdependencia, aunque el autor no los considera en posición simétrica.[99]

La acción política significará que "cada acción [aprobar, o no, la reforma política del D. F.] se realizó en función de un objetivo en un espacio confinado irreversible, por lo que la persona responsable de esta acción, el agente [los senadores, en este caso], es un tomador de decisiones, quien a su vez se procura de los medios para tener éxito. El decisor, es decir el agente, no sólo ha desarrollado un proyecto, en el que está escrito, con el fin de alcanzar un objetivo, también tomó la decisión de participar en la realización de esta acción, por lo que tiene una responsabilidad completa de los resultados."[100]

2.5.8. El poder político

Las ideas precedentes explican nuestra adhesión a la propuesta de Charaudeau, en materia del poder político, debate y quehacer político. Así que nos instalaremos en la concepción de un poder político dialécticamente resultante de dos componentes de la actividad Humana: el primer componente se refiere al *debate de las ideas* cuyo amplio campo es el espacio público, lugar en donde se concreta el intercambio opiniones y; el segundo componente se vincula con el *quehacer político* cuyo espacio es más restringido, lugar en se toman decisiones y surgen acciones. Estos dos componentes se legitiman mutuamente.[101] En

[99] Véase Patrick Charaudeau (b). *Les Discours Politique. Les Masques du Pouvoir*, France, Librairie Vuibert, 2005, p. 12.
[100] Véase Charaudeau (b), *Ibid*, p. 13.
[101] Véase Charaudeau (b), *Ibid*, p. 17.

general, el sentido de las propuestas teóricas revisadas hasta el momento sigue esta misma línea, el lenguaje y la acción dentro del discurso.

2.5.9. Las macroreglas

El propósito de realizar un análisis del discurso legislativo nos obliga a seleccionar la información relevante y pertinente, para realizar un estudio idóneo de los argumentos que nutren el discurso legislativo; así que para realizar esta actividad seguiremos la ruta metodológica que propone Van Dijk:

> Como hemos introducido el término técnico "macroestructuras" para poder dar cuenta de este tipo de contenido global de un discurso, es decir, la estructura de las oraciones y las relaciones de conexión y de coherencia entre ellas.
> [Primera regla: tener sólo lo pertinente, eliminar detalles]
>
> En otras palabras, la primera regla nos dice que sólo en el sentido de que desempeñan un papel en la interpretación de otras oraciones, deben figurar en la descripción de las macroestructuras.
> [Segunda regla: generalizar]
> La segunada macrorregla, la generalización.
> Emplear nombres como superconjuntos.
>
> No se toman conceptos generales arbitrariamente sino superconceptos inmediatos.
>
> En otras palabras, las macroestructuras obtenidas de esta manera definen un conjunto de discursos posibles es decir, de todos los discursos que tienen un mismo tema global.
>
> [Tercera Regla: construcción]
>
> Con ésta derivamos una proposición que implícitamente contiene la información abstraída en la aplicación de la regla, porque esta información forma parte del conocimiento del mundo.
>
> [Conclusiones]
>
> Aunque las macroestructuras tienen una naturaleza general y definen principios generales de reducción de información semántica, en la práctica no todo usuario de una lengua aplicará las reglas de la misma manera. Intuitivamente sabemos que cada lector/oyente encontrará importantes o pertinentes diferentes aspectos del mismo texto, según la tarea, los intereses, el conocimiento, los deseos, las normas y los valores de los usuarios; éstos, en conjunto, definen el estado cognoscitivo contextual particular al usuario de una lengua en el momento en que interpreta el texto.

> Una estructura esquemática que llamaremos superestructura. Una superestructura puede caracterizarse intuitivamente como la forma global del discurso y las relaciones (jerárquicas) de sus respectivos fragmentos. Tal superestructura, en muchos respectos parecida a la "forma" sintáctica de una oración. Se describe en términos de categorías y de reglas de formación.[102]

2.6. Discurso y texto

Los objetos discursivos, para nuestro propósito, los ubicaremos en los textos, en particular, en el diario de los debates de la cámara de Senadores. Para justificar la pertinencia de un análisis a partir de los textos, nuevamente consultamos a los expertos. Foucault nos recomendó considerar ciertos elementos para ubicar los objetos discursivos, ahora trataremos de enlazar su estudio en los textos. La importancia de estudiar documentos (su valor analítico) radica en la información que se rescate de ellos, de manera que a través de su estudio podemos averiguar ¿qué se escribe? ¿cómo se escribe? ¿quién escribe? ¿para qué escribe? , etc., La historia, según Foucault, es la disciplina que ha logrado sacar mejor partido del análisis textual, aunque nosotros estamos interesados en abrirle camino a la ciencia política.[103] El autor plantea que la historia se ha servido de los documentos para reconstruir el pasado; sin embargo, lo más importante es que dicha disciplina dio un paso hacia adelante al considerar al documento en un sentido diferente: el documentos "no es, pues, ya para la historia esa materia inerte a través de la cual trata ésta de reconstruir lo que los hombres han hecho o dicho, lo que ha pasado y de lo cual sólo resta el surco: tratar de definir en el propio tejido documental unidades, conjuntos, series, relaciones."[104]

[102] Teun Van Dijk. *Estructuras y funciones del discurso*, México, Siglo veintiuno editores, 1991, p. 45, 49-53.
[103] "es de todo punto evidente que desde que existe una disciplina como la historia se han utilizado documentos, se les ha interrogado, interrogándose también sobre ellos; se les ha pedido no sólo lo que querían decir, sino si decían la verdad, y con qué título podían pretenderlo; si eran sinceros o falsificadores, bien informados o ignorantes, auténticos o alterados." Véase Foucault (b), *op cit.*, p. 9.
[104] Véase Foucault (b), *ibid*, p. 10.

Ricœur, por su parte, se hace la misma pregunta ¿qué es un texto? y su respuesta nos ayuda a justificar la relación entre texto y discurso, puesto que para el autor un texto es todo discurso fijado por la escritura.[105] Aún más, al referirse al vínculo entre el acto de la lectura y el acto del diálogo, asegura que son inseparables y que ello confirma la teoría que confiere una relación inmanente entre la escritura y el habla:

> Esta diferencia entre el acto de la lectura y el acto del diálogo confirma nuestra hipótesis de que la escritura es una realización comparable al habla, paralela al habla, una realización que toma su lugar y que de laguna manera la interpreta. Por esta razón podemos decir que lo que llega a la escritura es el discurso en tanto intención de decir, y que la escritura es una inscripción directa de esta intención, aun cuando, histórica y psicológicamente, la escritura comenzó por transcribir gráficamente los signos del habla.[106]

Así, para justificar el vínculo entre lo hablado y lo escrito, Ricœur se apoya del discurso, puesto que lo considera un *acontecimiento en forma de lenguaje*.[107] En materia de la realización del discurso hablado en discurso escrito, el autor dice que solamente el discurso (no así la lengua) se dirige a alguien, en consecuencia el discurso es la base de la comunicación, de allí la atención que presta para desarrollar este concepto.[108]

2.6.1. El texto

El discurso, si nos situamos del lado de Ricœur, es la manifestación escrita del lenguaje, de manera que para él existe una relación profunda entre el habla y la

[105] "Llamamos texto a todo discurso fijado por la escritura. Según esta definición, la fijación por la escritura es constitutiva del texto mismo." Véase Ricœur, *op cit.*, p. 127.
[106] Véase Ricœur, *ibid*, p. 129.
[107] "Para justificar la distinción entre lenguaje hablado y escrito, es necesario introducir un concepto preliminar, el de *discurso*. En su carácter de discurso es el lenguaje hablado, o bien escrito […] El discurso es la contrapartida de aquello que los lingüistas llaman sistema o código lingüístico. El discurso es acontecimiento en forma de lenguaje […] [y] la oración es la unidad básica del discurso." Véase Ricœur, *ibid*, p. 170.
[108] Véase Ricœur, *ibid*, p. 175.

escritura que registra el discurso; sin embargo, el discurso (la palabra escrita) posee ciertas características que le asignan valor. La cohesión y la coherencia expresan dos componentes que determinan el valor de un texto. Los autores Fabbri y Marcarino advierten que la coherencia textual es determinante para entender un texto:

> Uno de los principios constitutivos de la coherencia textual consiste en revelar el conjunto de las presuposiciones de una enunciación (como tipo particular de acto ilocutorio que pone ciertas reglas para la prosecución del discurso) y el conjunto de las conclusiones que se pueden inferir, es decir que la condición de *coherencia* no significa ausencia de contradicción sino la integración en el texto de múltiples enunciaciones.[109]

Fabbri y Marcarino advierten que entre los elementos integrantes un texto priva una relación de correspondencia (lógica y gramática), que da significado y sentido a la relación entre el sujeto de la enunciación, enunciado y alocutario. En consecuencia, nos instalaremos en la concepción de esto autores quienes sugieren que el objeto de estudio del discurso político son las razones que motivan el enfrentamiento entre dos posturas (más o menos reconciliables o irreconciliables), así como las formas (dinámica y estrategia discursiva) que adquiere la disputa discursiva.[110]

El análisis del discurso que realizaremos recupera las ideas de Ricœur, quien concibe al texto ser la representación gráfica del discurso; además las ideas de Fabbri y Marcarino, quienes advierten que el texto posee coherencia en sí y por sí; junto con la concepción de Benveniste, quien asegura que el sujeto de la enunciación se apropia del aparato formal de la lengua y lo manifiesta en actos de enunciación; todas ellas se verán enriquecidas por la propuesta de Grice,

[109] Véase Fabbri y Marcarino, *op cit.*, pp. 19-20.
[110] El objeto de estudio del discurso político "está sugerido por la necesidad de comprender las razones del juego por las cuales la decisión del enfrentamiento o de la confrontación, la combinación de acciones de ataque y defensa y la finalidad política se organizan según los principios de una gramática entendida como connotación semiótica de los contenidos y de los destinatarios de la información." Véase Fabbri y Marcarino, *ibid*, pp. 19-20.

quien estudia cómo usa la gente el lenguaje, ya que "existe un conjunto de asunciones que guían el transcurso de la conversación. Éstas surgen, parece, a partir de consideraciones racionales básicas y pueden formularse como líneas directrices para el uso eficiente y efectivo del lenguaje en la conversación con fines cooperativos más amplios."[111]

2.6.2. Las implicaturas

Para conocer los requisitos necesarios para entablar una conversación nos apoyaremos en Grice, debido a que desarrolla la teoría de las implicaturas conversacionales; así que él señala que existen máximas que generan:

> Inferencias que van más allá del contenido semántico de las oraciones enunciadas. Tales inferencias son, por definición, implicaturas conversacionales, donde se pretende que el término **implicatura** contraste con términos como **implicación lógica**, **entrañamiento** y **consecuencia lógica**, los cuales se utilizan generalmente para referirse a inferencias que se derivan únicamente a partir del contenido lógico o semántico, dado que las implicaturas no son inferencias semánticas, sino inferencias basadas tanto en el contenido de lo que se ha dicho como en algunas asunciones específicas sobre la índole cooperativa de la interacción verbal corriente.[112]

La propuesta de Grice es relevante porque identifica los requisitos, y prerrequisitos, que deben portar el locutor y el interlocutor al momento de iniciar una comunicación. Así que el autor identifica cuatro *máximas de conversación* que aseguran un *uso cooperativo eficiente del lenguaje*, que a su vez se ajustan al principio cooperativo general. Los principios propuestos por Grice son:

> **El principio cooperativo**. Haga su contribución tal como se requiere, en la situación en la que tiene lugar, a través del propósito o dirección aceptados en el intercambio hablado en el que está comprometido.

[111] Véase Stephen C. Levinson. *Pragmática*, Barcelona, Editorial Teide, 1988, p. 93.
[112] Véase Levinson, *ibid*, p. 95.

> **La máxima de Calidad**. Trate de que su contribución sea verdadera, específicamente: (i) No diga lo que crea que sea falso, (ii) No diga algo de lo cual carezca de pruebas adecuadas
>
> **La máxima de Cantidad**. (i) Haga su contribución tan informativa como exigen los propósitos actuales del intercambio, (ii) No haga su contribución más informativa de lo requerido
>
> **La máxima de Pertinencia**. Haga contribuciones pertinentes
>
> **La máxima de Manera**. Sea conspicuo: (i) Evite la obscuridad en la expresión, (ii) Evite la ambigüedad, (iii) Sea breve, (iv) Sea metódico (Levinson, 1988: 93-94). [113]

Las máximas propuestas por Grice (calidad, cantidad, pertinencia y manera) delinean los elementos a ser considerados al conversar de manera eficiente, racional y cooperativa "deben hablar sincera, pertinente y claramente, al tiempo que aportan información suficiente."[114]

El *principio cooperativo eficiente del lenguaje*, entonces, permite el encuentro afortunado y exitoso entre los individuos que desean comunicarse. La idea se fortalece por lo expuesto en su momento por Foucault, quien al hablar de la formación del objeto discursivo, advirtió que no se podía decir cualquier cosa en cualquier momento histórico.[115] Algo semejante sucede con Grice, ya que delinea los requisitos mínimos para que locutor e interlocutor converjan en una misma arena de lenguaje "siempre que sea posible, la gente interpretará lo que decimos de acuerdo con las máximas, al menos en algún nivel […] las máximas no son en realidad convenciones arbitrarias, sino que describen medios racionales para poder efectuar intercambios cooperativos."[116]

Eemeren, quien alude la teoría de las implicaturas de Grice, plantea que la teoría de la implicatura conversacional permite recuperar las proposiciones no

[113] Véase Levinson, *ibid*, pp. 93-94.
[114] Véase Levinson, *idem.*
[115] Véase Foucault, *op cit.*, p. 73.
[116] Véase Levinson, *op cit.*, op. 94 ; para profundizar el estudio de Grice acerca de los modelos para identificar las implicaturas conversacionales en el texto, también véase Paul Grice. *Studies in the way of words*, Massachusetts, Harvard University Press, 1991, p. 139.

manifiestas o no hechas de manera explícita; de manera que existen "proposiciones que, aunque no hayan sido manifestadas, están mutuamente disponibles y que, si se les formulase, harían aceptable el argumento, tal como lo reconocerían personas razonables."[117] La idea de que existen prerrequisitos implícitos en la enunciación, refuerza aquella otra que concibe a los textos como cuerpos incompletos en sí mismos, más bien considerados bosquejos de un razonamiento subyacente, de manera que la terea del el analista del discurso es completar los elementos implícitos.[118]

2.6.3. Discurso político y poder

El estudio del discurso y su relación con el poder resulta interesante porque ubica las razones del locutor a través de la enunciación. Vimos que Foucault encontró una estrecha semejanza entre poder y deseo. Para Charaudeau, el locutor, enunciación e interlocutor son parte de un fenómeno que se explica a partir de sus roles expuestos en el discurso, así que "Actuar sobre el otro significa que la posición de poder en el lenguaje se inscribe en un proceso de influencia que apunta a modificar el estado físico o mental del otro."[119]

En consecuencia, el autor ubica ciertas clases que evidencian las finalidades del discurso político. Según Charaudeau, el discurso político persigue tres fines, a saber: organización del contenido: "agrupar a los miembros de una comunidad en torno a valores de referencia […] [ideología] aquello que da cohesión a su identidad"; actores participantes: "influir en las opiniones de unos y otros (discurso de seducción y persuasión), con el objeto de llegar a establecer consensos"; no existe finalidad política: "Se trata de un discurso acerca de lo

[117] Véase Eemeren, *et al*, en van Dijk, *op cit.* p. 323.
[118] Véase *idem*.
[119] Véase Charaudeau (a), *op cit*., p. 210.

político, sin objetivo político [charlas en la taberna, en familia, comentarios periodísticos, etc.].”[120]

La relación que encuentra Charaudeau entre la ciencia política y discurso explica la pertinencia de nuestra investigación. Así que, según el autor, la ciencia política se encarga de analizar los elementos vinculados con la acción política, aunque lo hace en términos de sus fines *pragmáticos y sus efectos*; por su parte, el discurso político tiene la encomienda de estudiar el discurso, particularmente, aquellos elementos *que posibilitan el surgimiento de la racionalidad política y los discursos que buscan la regulación de los hechos políticos*.[121] En tales circunstancias, el análisis determinará hasta qué medida el discurso político “posibilita, justifica y transforma las relaciones sociales, y el discurso político en particular posibilita, justifica y transforma la acción política.”[122]

Si la influencia del discurso político en las relaciones sociales y su impacto en la acción política es relevante, si esto se cumple, como creemos, entonces la puesta en práctica del discurso político busca llamar, responder, disuadir y convencer *al otro*, en palabras de Fabbri y Marcarino, se trata de “un discurso de hombres para transformar hombres y relaciones entre los hombres, no sólo para reproducir lo real.”[123] El locutor, sujeto de enunciación con pasiones y conocimiento (*saber hacer*) aprovecha el discurso político para conseguir un objetivo específico, de allí que los autores consideren que el actor político se encuentre inscripto en el discurso, aspecto que coincide con Benveniste, quien asegura que la enunciación es autorreferencial.[124] De esta forma se advierte que la intención del actor político, registrada en su discurso, puede adquirir rutas

[120] Véase Charaudeau (a), *ibid*, pp. 213-214.
[121] Véase Charaudeau (a), *ibid*, pp. 121.
[122] Véase *idem.*
[123] Véase Fabbri y Marcarino, *op cit*., p. 18.
[124] Véase *idem*, además véase Benveniste, *op cit*., p 85.

distintas, ello nos permite hablar de la estrategia implementada por los actores en el discurso político.

Charaudeau es el autor que expresa de mejor manera el tema de la estrategia discursiva dentro del discurso político (o por lo menos se ajusta al propósito de la investigación), cuya acepción se vincula con las ideas de Foucault, Ricœur, Fabbri y Marcarino; así, el autor concluye que la estrategia discursiva del actor lleva la firme intención de atraer el apoyo del interlocutor (*del otro*, *público*), aunque para concretar esta adhesión se dependa de varios requisitos que deberá poseer el actor político, según Charaudeau son los siguientes: a) su propia identidad social, b) la manera cómo percibe la opinión pública y tipo de contacto que mantiene con los ciudadanos, c) la posición de otros actores políticos que pueden ser socios o adversarios, por último, d) aquello que los políticos consideren necesario para defenderse o atacar, ya sean personas, ideas o acciones.[125]

La dramatización es uno de los elementos componentes de la estrategia discursiva, elemento detectado en los textos revisados, de ahí se desprende nuestra razón de recuperar los aspectos que la caracterizan y vinculan con el discurso político. Si el actor, como vimos, manifiesta propósitos específicos y éstos quedan registrados en el discurso (de manera explícita e implícita), entonces es probable que el actor se apoye en la dramatización para conseguirlos. En suma, la idea del sujeto de la enunciación es producir un efecto emocional en su audiencia, a partir de la combinación de tres factores:

> (i) La naturaleza del universo de las creencias que refiere el discurso (vida / muerte, accidente, desastre, la masacre, el amor, la pasión, etc.); (ii) la puesta en escena del discurso puede ser enorme, trágica, humorística o neutral; (iii) el posicionamiento de los interlocutores (o el público) sobre un universo manifiesto de fe , y el estado espiritual prevaleciente. Por lo tanto, el orador debe saber cómo elegir cierto universo de creencias, elegir los temas que la

[125] Véase Charaudeau (b), *op cit*., p. 63.

> audiencia espera de escuchar. El discurso político se dirige a un público que a veces se toma como ser individual, otras un ser colectivo, otras más ambos a la vez.[126]

2.6.4. La posición del locutor en el discurso

El otro concepto que recuperaremos para la comprensión de la posición del locutor en el discurso, y de éste frente a su interlocutor, se refiere al concepto de embrague y desembrague, atribuido a Greimas, y ubicaremos por la aparición en el texto de los siguientes deícticos: el pronombre personal o demostrativo (yo) los adverbios de lugar (aquí) y tiempo (ahora).[127] El tema de embragues y desembragues (*embrayage:* 'yo' y; *débrayage:* 'no yo'), lo enriquece la aportación de Fabbri y Marcarino, quienes introducen un par de conceptos interesantes, la delegación transitiva y reflexiva. De manera que ambos conceptos también nos ayudarán a identificar la posición del locutor dentro del discurso; así, por ejemplo, la delegación transitiva la identificaremos por oraciones como la siguiente: "*permítaseme decir que,* con evidente exceso, *se ha proyectado*, bajo el perfil de la moralidad, el caso de Italia como único"; y delegación reflexiva: "*permítaseme hacer referencia a*"; que muestran la incorporación, o no, del sujeto de la enunciación dentro del enunciado.[128]

---

[126] Véase Charaudeau (b), *ibid*, p. 64 ; también véase *Exordio* (*hipérbole, comparación, prosopopeya, apóstrofe, exempla, enumeración, insinuación*, etc.), en Beristáin, *op cit.*

[127] "Greimas describe al embrague como un procedimiento y como un efecto de retorno a la enunciación y de identificación entre el sujeto del enunciado y el sujeto de la enunciación, y hace notar que el embrague es subsecuente al desembrague […], de modo que todo embrague presupone un desembrague anterior. Ambos se dan, separada o sincréticamente, en los aspectos actanciales, temporal y espacial [yo-aquí-ahora y su contrario]." *Idem,* para la aplicación del concepto también véase Adrían GimateWelsh *et al* (a). *Ensayos. Lingüística, Semiótica, Ciencia Literaria. Acciones Textuales, revista de teoría y análisis* (homenaje a A. J. Greimas), número3, México, UAMI, Departamento de Filosofía, 1993.

[128] "Embrague (o conmutador, 'shifter', 'embrayeur' y enuncivo, enunciativo, desembrague). […] Se trata de ciertas unidades gramaticales […], que pertenecen al código*, cuyo significado* varía cuando varía la situación o el contexto* en que se utilizan, por lo que el contenido* de un embrague no puede ser definido más que remitiéndolo al mensaje*. Los embragues o conmutadores se caracterizan porque cumplen una doble función.
─Como símbolos*, pues se asocian al objeto representado en virtud de una regla convencional.

La estrategia discursiva, como vimos, expresa la necesidad del locutor por conseguir ciertos propósitos, así que la dramatización puede ser considerada un componente del discurso; también advertimos que el embrague y desembrague son un recurso de análisis que permite ubicar la posición del sujeto de la enunciación dentro de la enunciación. Pues ahora incluiremos el concepto de manipulación, debido a que tiene cabida dentro de la estructura del discurso, que a su vez es resultado de la estrategia discursiva del locutor.

Para identifica estos elementos de manipulación Fabbri y Marcarino señalan que existen *modalidades* que los delatan: "Una de las modalidades que definen la competencia política es la de tipo *factitivo* (hacer creer, hacer saber, hacer querer, poder hacer) [de manera que la manipulación modal] sobreviene cuando se afirma la verdad, la falsedad o el carácter secreto o falaz de un enunciado."[129] La propuesta de los autores Fabbri y Marcarino nos ayuda en la comprensión de la *modalidad de poder*, debido a que se expresa como el nodo principal del discurso político.[130]

Fabbri y Marcarino consideran que proferir un discurso implica la ostensión de un conocimiento (especializado) por parte del locutor y, a su vez, los propósitos del locutor pueden seguir la ruta de la manipulación, así que nos instalaremos es esta propuesta para identificar el vínculo locutor-discurso-manipulación:

─Como índices*, ya que también mantienen con el objeto representado una relación existencial semejante al acto de señalar.
Por ejemplo: el deíctico [pronombre personal, demostrativo, adverbio de tiempo y lugar] *yo*, al representar a su objeto (el locutor*), tiene que ser asociado al mismo por una regla convencional, y al representarlo tiene que estar en una 'relación existencial' con el mismo y con su enunciación*." De esta forma, embrague= yo-aquí-ahora; desembrague= no yo-no aquí-no ahora. Véase Beristaín, *op cit.*; Fabbri y Marcarino, *op cit*. pp. 20-21

[129] Véase Fabbri y Marcarino, *ibid*, pp. 24-25.

[130] "Un componente estratégico del [discurso político] es el sistema de articulaciones semánticas que corresponden a la modalidad del *poder*. Existen dos tipos de poder: el poder institucional que está fuera del discurso y el 'poder' que se instaura como modalidad dentro del discurso." Véase Fabbri y Marcarino, *ibid*, p. 26.

> El mecanismo de la manipulación representa la puesta en escena de un proceso productivo del saber entendido como un 'hacer cognitivo', sea como 'hacer saber', sea como objeto adquirido por el destinatario. El discurso comporta entonces una doble función: representa un 'hacer' pero también un 'hacer saber', es decir, un proceso acumulativo de producción y de transmisión. Diferentes operaciones modalizantes representan, en el interior del discurso, sistemas de regulación y de mediación de modo que la organización textual es susceptible de transformar el papel del discurso y de adquirir significaciones diferentes.[131]

2.6.5. La argumentación

Los conceptos de discurso, texto, estrategia discursiva, poder y manipulación etc., serán acompañados por el concepto de argumentación y argumento, elementos pilares del estudio que nos atañe. El análisis de los argumentos es la pieza básica que alimenta la enunciación de los actores (legisladores), es decir, sirven para la explicación de la postura en favor o en contra de alguna iniciativa. El análisis de los argumentos nos remite a las definiciones de los expertos.

Eemeren considera la argumentación una especie de ejercicio cuyo propósito es lograr el acuerdo de ideas (justificar o refutar), aunque la función de la argumentación se centra en el interés de convencer al otro (contrario).[132] Consecuentemente, el estudio de la argumentación se ha centrado, según Eemeren, en estudiar "uno de dos objetos: o en las interacciones en las que dos o más personas dirigen o realizan argumentaciones tales como debates o discusiones, o en los textos como las conferencias o editoriales en los que las una persona expone un razonamiento." [133] Nosotros nos adscribimos a las dos propuestas, debido a que el diario de los debates cumple ambas condiciones.

[131] Véase Fabbri y Marcarino, *ibid*, p. 30.
[132] "La argumentación utiliza el lenguaje para justificar o refutar un punto de vista con el propósito de asegurar un acuerdo en las ideas […] la función de la argumentación es convencer a otros acerca de la veracidad o aceptabilidad de lo que uno dice." Véase Eemeren *et al*, en van Dijk, *op cit*., pp. 305, 307.
[133] Véase Eemeren *et al*, en van Dijk, *ibid*, p. 305.

La argumentación, según Aristóteles, representaba un medio que permitía identificar los errores en el pensamiento; además modifica el discurso a partir de criterios racionales.[134] Por su parte, Michael A. Gilbert reconoce que la teoría de la argumentación tiene una relación antigua y tradicional con la pedagogía crítica y la retórica. El autor acepta, por una parte, que las habilidades de enseñanza tradicional sigan siendo impartidas; sin embargo, por otra parte, destaca la importancia de los estudios que privilegian la variabilidad de los argumentos. Así, Gilbert considera que existen formas alternativas de argumentación legítimas, no sólo la vertiente aristotélica.[135]

La propuesta de Eemeren, que de alguna manera revisamos al hablar de la relación entre texto y discurso, nuevamente la recuperamos para mayor explicación de los argumentos. Según el autor, tanto los argumentos como textos presentan una peculiaridad o característica: están incompletos: "Como la mayoría de los argumentos que surgen espontáneamente, los textos son, por sí mismos, incompletos en tanto bosquejos del razonamiento subyacente. Esto no significa que los argumentos sean inferencialmente defectuosos o que las razones no puedan dar justificaciones adecuadas de la aseveración, sino que tenemos que completar lo que ha quedado implícito."[136] Entonces, si los enunciados se componen de argumentos y estos son partículas de naturaleza distinta, como sugiere Gilbert, la sugerencia de Eemeren es pertinente debido a que llevan información implícita, que sólo saldrá a la luz gracias a un estudio detenido.

Charaudeau, en consonancia con los autores previos, plantea que existen condiciones de la argumentación dignas de ser tomadas en cuenta, pero desde una perspectiva persuasiva, es decir, señala que no se trata tanto de desarrollar el

[134] Véase Eemeren *et al*, en van Dijk, *ibid*, p. 308.
[135] Véase Michael A. Gilbert. *Coalescent Argumentation*, New Yersey, Lawrence Erlbaum Associates, publishers, 1997, p. 47.
[136] Véase Eemeren *et al*, en van Dijk, *ibid*, p. 323.

razonamiento lógico al que se refiere la explicación o la demostración, o para dilucidar o dar vida a una verdad, que muestre el poder de la razón (versión aristotélica). El autor sugiere sean consideradas aquellas condiciones de los argumentos que acompañan a la puesta en escena de valores, puesto que (generalmente) son simplificadas al extremo. Charaudeau hace referencia del actor político, como locutor de enunciados, que en su discurso incluye razonamientos (argumentos) que no se apegan a la lógica aristotélica. Así, el actor político se apoya en un *razonamiento causal simple*, razonamiento basado en fuertes creencias asumidas por todos, y para fortalecerlo proporciona argumentos para producir un efecto deseado (que sustenten la evidencia).[137] Veamos algunos ejemplos de lo anterior:

Ejemplos de razonamiento causal simple: Principios, ya que postula un principio de acción, ese es su propósito: "Porque quieres una Francia fuerte votarás en favor de un proyecto liberal"; Pragmática, porque constituye una premisa que implica una consecuencia más o menos inevitable o está considerando un objetivo: "Si los impuestos bajan, aumenta el poder adquisitivo", "vota el domingo para salvar la República"[138]

La definición de argumentación, sus elementos constitutivos y las modalidades discursivas las retomaremos de la propuesta que nos hace el siguiente autor:

> Existen tres modalidades discursivas que caracterizan la situación de la argumentación:
> - Un discurso de la proposición
> - Un discurso de la oposición
> - Un punto de conflicto o problemática
>
> Estas tres modalidades corresponden a tres roles discursivos o tres roles actanciales que son:

[137] Véase Charaudeau (b), *op cit*., p. 77.
[138] Véase Charaudeau (b), *ibid*, pp. 77-78.

- El proponente, sujeto que expresa un punto de vista, que hace una proposición que, apoyada en un conjunto de pruebas o datos se convierte en una conclusión y que el interlocutor acepta, en cuyo caso lo que emergerá son turnos de preferencias. Este es el estadio de la proposición.
- El oponente que expresa una oposición a su interlocutor. La oposición puede ir desde la duda hasta el rechazo total. La oposición es un contradiscurso que exhibe una divergencia de opiniones, un cuestionamiento de la proposición. Emerge del desacuerdo, la confrontación lo que da origen a la argumentación. Este es el estadio de la oposición.
- Al enfrentarse la proposición a una oposición de parte del interlocutor, surge el punto en conflicto o problemática de la interacción. Este es el estadio del *problema.*
- El proponente hará una defensa de su punto de vista y buscará las pruebas que le den la razón, sostendrá su proposición presentando, los datos necesarios que justifiquen su alegato. El proponente tendrá que exhibir una relación entre las afirmaciones que ofrece como pruebas, apelando, además, a principios o reglas de orden general.[139]

Por su parte, Eemeren considera la argumentación como una actividad verbal, social y racional, cuyo propósito es el convencimiento del otro de la aceptabilidad y racionalidad del punto de vista del proponente, a partir de una constelación de proposiciones que sostienen la proposición de éste último.[140]

En principio, señala Eemeren, la argumentación es una actividad verbal que se lleva a cabo por medio del uso del lenguaje; además, la argumentación es una actividad social, puesto que por lo general está dirigida a otras personas; también es una actividad racional, ya que generalmente se basa en consideraciones intelectuales.[141]

[139] Adrián Gimate-Welsh (a). *Del Signo al Discurso. Dimensiones de la poética, la política y la plástica*, México, Porrúa-UAM, 2005, pp. 63-64.
[140] Van Frans Eemeren, y H. Grootendorst. *A systematic theory of argumentation. The pragma-dialectical approach*, E.U., Cambridge University Press, 2004, p.1 (traducción propia).
[141] Véase Eemeren y Grootendorst, *ibid*, p.2.

2.6.6. La pragma-dialéctica

La teoría pragma-dialéctica también ofrece su definición acerca de la argumentación, la cual "parte del supuesto de que el propósito de la argumentación es resolver una diferencia de opinión, de modo que la oposición de papeles argumentativos es un rasgo característico del discurso argumentativo. Se considera el argumento como una especie de interacción que surge en el contexto de otras actividades de interacción."[142]

Entonces, la teoría pragma-dialéctica considera la argumentación como parte de una discusión explícita o implícita entre dos partes (proponente y oponente) que tratan de resolver una diferencia de opinión, mediante la exposición de pruebas de aceptabilidad de los puntos de vista en cuestión. Así, para resolver las diferencias de opinión, la discusión tiene que pasar por varias etapas.[143]

Las estas etapas de la discusión se especifican de forma analítica a través de un modelo pragma-dialéctico ideal de "análisis crítico". Este modelo teórico de discusión crítica es dialéctico porque considera a las dos partes que tratan de resolver una diferencia de opinión, por medio de un cambio metodológico que los involucrados realizan a partir de movimientos en la discusión. A su vez, el mismo modelo es pragmático porque estos movimientos en la discusión se describen como actos de habla que se realizan en una situación específica y el contexto.[144]

[142] Véase Eemeren *et al*, en van Dijk, *op cit*., pp. 318.
[143] Véase Eemeren y Grootendorst, *ibid*, pp.21-22.
[144] Véase Eemeren y Grootendorst, *ibid*, pp.21-22.

2.6.7. Pasos a seguir en la argumentación

Los actores involucrados en una discusión (proponente y oponente) pueden jugar diferentes papeles dentro de una discusión crítica: a) aceptar o no un punto de vista; b) aceptar el reto de defender un punto de vista; c) la decisión de comenzar una discusión, d) estar de acuerdo con las reglas de discusión, e) aceptar o no la argumentación; y, cuando sea pertinente, f) la decisión de iniciar una nueva discusión. Para los involucrados resulta necesario estar de acuerdo con las normas de discusión debido a que la argumentación sólo puede llevarse a cabo con la anuencia y la colaboración de la contraparte.[145]

2.6.8. Los problemas que enfrenta la argumentación

Los problemas que enfrenta la argumentación son tres: 1) los elementos que no son explícitos en el discurso argumentativo: 2) las estructuras de la argumentación y; 3) los esquemas argumentativos.[146]

2.6.9. La estructura argumentativa (complejidad de la argumentación)

La argumentación que se manifieste en favor o en contra de un punto de vista puede ser simple, considerada así como "una argumentación simple", debido a que incluye una de las razones explícitas ya sea en favor o en contra del punto de vista. Sin embargo, la argumentación puede tener también una

[145] Véase Eemeren y Grootendorst, *ibid*, p.65.
[146] Véase Eemeren y Grootendorst, *ibid*, p.3.

estructura de argumentación más compleja, y ello dependerá de la forma en que la defensa haya organizado sus dudas o críticas.[147]

2.7. Los esquemas argumentativos

Los esquemas argumentativos son formas más o menos convencionales que permiten esta transferencia. Se pueden distinguir tres categorías principales de esquemas argumentativos, a saber: 1) la argumentación informal; 2) la argumentación sintomática (o argumentación con señales) y; 3) la argumentación sobre la base de una comparación. No obstante que en la mayoría de los casos se requiere un esfuerzo para interpretar e identificar el esquema de discusión que se está utilizando y para descubrir los *topoi* (temas principales) que sostienen la argumentación.[148]

2.7.1. Las falacias

La concepción de falacia dominante hasta hace poco fue aquella que consideraba válidos aquellos argumentos que parecían inválidos; de modo que una gran parte del contenido del discurso argumentativo quedaba fuera del alcance de esta definición. Sin embargo, si la noción de falacia es tomada en un sentido mucho más amplio, los contextos comunicativos e interactivos de las falacias deberán ser tomados en cuenta para hacer un el análisis completo, es decir, que a la par de la intuición lógica debe emplearse la visión pragmática.[149]

[147] Véase Eemeren y Grootendorst, *ibid*, p.4.
[148] Véase Eemeren, y Grootendorst, *ibid*, pp. 4-5.
[149] Véase Eemeren, y Grootendorst, *ibid*, p.5.

2.7.2. Argumento

El propósito de estudiar las estructuras mentales de acción de los legisladores también nos obliga a revisar la naturaleza de los argumentos, pues existe la alta posibilidad de que el conjunto de estos hayan determinado el diseño institucional y las modificaciones a los arreglos constitucionales; por tanto, el estudio de los argumentos guiará nuestra investigación. El concepto de *argumento* desarrollado por Gilbert, parte importante de su teoría de la *argumentación coalescente*, será la opción en la que nos situaremos para desarrollar el estudio del discurso de los senadores; sin embargo, bien vale la pena revisar el pensamiento de otros autores.

Según Eemeren, la combinación de una aserción más un sustento (datos o elementos probatorios) es llamado generalmente *argumento*.[150] Por su parte, Gilbert nos facilita el trabajo al recuperar distintas definiciones hechas por otros autores, veamos:

> 1. Johnson y Blair (1987): El argumento es un proceso dialéctico que incluye la presentación de una posición, que a su vez se vincula con la propuesta y la respuesta a las cuestiones desprendidas de la aceptación de una proposición.
>
> 2. Govier (1987): Un argumento es una pieza de discurso o escrito en el que alguien trata de convencer a otros (o sí mismo), de la verdad de una afirmación utilizando razones en su conveniencia.
>
> 3. Van Eemeren, Grootendorst (1996): "La argumentación es una actividad verbal y social de la razón, cuyo propósito es aumentar (o disminuir) la aceptabilidad de un punto de vista controvertido, para el oyente o para el lector; por ello presenta una constelación de propuestas destinadas a justificar (o refutar) un punto de vista ante un juez racional.
>
> 4. Willard (1990): El argumento es una forma de interacción en la que dos o más personas sostienen interpretaciones consideradas posiciones incompatibles
>
> 5. Gilbert (1980): Un argumento es cualquier desacuerdo – desde una discusión muy amable hasta la pelea más agresiva

[150] Véase Eemeren *et al*, en van Dijk, *op cit.*, p. 305.

> 6. Jacobs y Jackson (1980): Los argumentos son desacuerdos vinculados a los discursos 'que están apoyados en la alteración de la respuesta deseada en una conversación.[151]

Charaudeau, en sentido de las definiciones anteriores, propone que el estudio de los argumentos deberá incluir una medición de los argumentos a partir de su tipo y los divide así: argumentos de diversos tipos de pruebas; argumentos por la fuerza de las creencias compartidas, que permiten el peso de las circunstancias, la voluntad de actuar como sujeto de argumentativo, por el riesgo de no hacer la elección correcta, por la propia autoridad ser, que descansa en su legitimidad o credibilidad, por descalificación del oponente.[152]

Gilbert indica que de acuerdo con los cánones de la lógica informal el objetivo de todo argumento es persuadir a un opositor acerca de la verdad de la afirmación ofrecida. El argumento, por lo tanto, siempre trata de la pretensión, y todas las actividades argumentativas se centran en esta. De allí la pertinencia de adscribirnos a su propuesta, debido a que los senadores plasman en el diario de los debates su pretensión.[153]

Gilbert acusa al modo tradicional y dominante del estudio de los argumentos del uso de parámetros exclusivamente lógicos, lo que lo hace restrictivo y estrecho, se trata del *modo crítico-lógico* (CL). El autor señala que la aceptación de este modo de estudio, como la única forma legítima del estudio de la argumentación racional, exhibe una limitación profunda e irracional en la argumentación real, la ejecutada por actores reales (los senadores para nosotros). En consecuencia, las limitaciones del CL ofrecen motivos descriptivos y

[151] Véase Gilbert, *op cit.*, p. 30.
[152] Véase Charaudeau (b), *op cit.*, pp. 78-79.
[153] Véase Gilbert, *op cit.*, p. 67.

normativos, que justifican el rechazo al modo de crítico lógico como única forma legítima del estudio de la argumentación.[154]

2.7.3. Argumentación multimodal

El término *argumentación multimodal* lo acuñó Gilbert para señalar la existencia de argumentos compuestos de una naturaleza variada. Según el autor, los argumentos pueden ser clasificados por cuatro modos, a saber: Modo lógico, emocional, visceral y kisceral

El modo lógico se relaciona con los procesos lógicos, en términos de una sucesión (secuencial) de acontecimientos; el modo emocional se vincula con la esfera de las emociones o sentimientos; el modo visceral se ubica en la órbita fisiológica —del cuerpo humano— y; el modo kisceral (del japonés Ki= energía) relativo al conocimiento místico—religioso (del campo de lo no sensorial).[155] Retomamos algunos ejemplos del libro de Gilbert para facilitar la comprensión de la tipología que utilizaremos en el análisis de argumentos:

> Modo emocional
> Jill: pero por qué me casé contigo, Jack?
> Jack: porque te amo más que nada en la vida
>
> Modo visceral (comunicación no verbal: lenguaje corporal)
> ¿Está seguro que no quieres que añada un poco de curry en polvo?' 'Michel observa la lata de curry en polvo, y dice a Diane: Bueno, sí, claro, OK
> Te ves muy tenso, querido. ¿Has tenido mal día?
>
> Modo kisceral (argumentos de intuición, imaginación, presentimientos, religión, espirituales, místicos)
> ¡Pero era tan buen precio (de la casa)!

[154] Véase Gilbert, *op cit.*, p. 75.
[155] Véase Gilbert, *ibid.*, p. 79.

82

> No me importa si la están regalando. Se me pusieron los pelos de punta al estar allí.[156]

Hasta aquí el marco teórico-conceptual que incorporaremos al análisis argumentativo de la minuta de reforma política del D. F.

[156] Véase Gilbert, *ibid*, p. 83-89.

Capítulo III

3. El Congreso de la Unión y el Distrito Federal en el siglo XIX

El presente capítulo centra su atención en las deliberaciones referentes a la condición jurídica-política del D. F. , particularmente, en la evolución de su diseño institucional registrado en el marco constitucional mexicano. Las unidades de análisis son cinco: los debates en torno al status jurídico-político de la capital en los congresos constituyentes de 1824, 1856-1857 y 1916-1917; además de los debates que antecedieron las reformas constitucionales de 1928 y 1996 en materia del D. F.

En consecuencia, las ideas alusivas al Distrito Federal son recuperadas para hacer un seguimiento del concepto *capital federal o Distrito Federal* (D.F.), con el propósito de reflexionar acerca los criterios considerados en el diseño institucional de la capital, particularmente los aspectos que determinaron la condición jurídica-política del D. F. , que serían después proyectados en el arreglo constitucional de nuestra nación.[157]

Por tanto, el capítulo ofrece los primeros elementos de análisis que permiten evaluar y dimensionar el alcance del dictamen en el Senado en el año 2002. Por esa razón, y para acercarnos a una explicación amplia de este asunto,

[157] La manera como dispusimos de la información incluyen siglas que a continuación se explican: a) Gestión del gobierno federal (GGF); b) Recursos financieros y hacendarios del gobierno federal (RFHGF); c) Seguridad Nacional y Milicia (SNM); d) Facultades del Congreso (congreso); e) Constitución, concurrencia de facultades: Federación, estados y municipios (CFEM); f) Régimen político y democracia (RPD); g) Estabilidad política y social (EPS); h) Medios y vías de comunicación (MVC); i) Funcionamiento del sistema federal y del modelo republicano de representación política en la capital (FSFYMRC); j) Concentración del poder político en el D. F. (CPPDF); k) Concentración de riqueza económica en el D. F. (CREDF); l) Propuestas para trasladar de lugar al D. F. (PTLDF); m) Densidad poblacional en el D. F. (DPDF); n) Extensión y ubicación territorial del D. F. (EUTDF); o) Actividad productiva y comercial en el D. F. (APCDF); p) Estructura y funcionamiento del gobierno del D. F. (EFGDF); q) Ciudadanía y derechos políticos en el D. F. (CDPDF); r) Desarrollo cultural e intelectual en el D. F. (DCIDF); s) Hábitos y costumbres en el D. F. (HCDF), véase el Anexo 2, la Tabla 2.1.1

consideramos relevante comenzar nuestro estudio con un análisis cuantitativo de contenido, para explicar de forma numérica la condición jurídica-política del D. F. a partir de los objetos discursivos y argumentos que fueron tomados en cuenta en el diseño institucional de la capital, y dejar la explicación cualitativa para el capítulo cuarto.

El discurso de los legisladores incluyó objetos discursivos y argumentos diversos que evolucionaron o desaparecieron entre un congreso y otro. Sin embargo, detectamos que ciertos temas y argumentos fueron una constante dentro de la deliberación legislativa; así que la ubicación y sistematización de las ideas y los conceptos generaron una base de datos, cuyo propósito fue explicar la evolución de las concepciones de los legisladores sobre la materia.[158]

Para elaborar el análisis cuantitativo de contenido nos remitimos al *Diario de los Debates*; en consecuencia, se cuantifican los objetos discursivos y los argumentos plasmados en el discurso de los legisladores de los diversos congresos; aunque en el debate de 1996 el número de objetos discursivos se amplió, debido a la aparición de argumentos novedosos dentro del debate.

El ejercicio de indagar la evolución del *status* de la capital, es decir, el diseño institucional que se contempló en el marco constitucional, se hizo a partir del estudio de la deliberación legislativa −registrada en los diarios de los debates− y a través de un análisis cuantitativo de contenido. La tarea implicó, en primer lugar, sustraer del discurso de los legisladores las partes más representativas alusivas a la condición jurídica-política de la capital; cabe señalar que en cada congreso variaron los objetos discursivos y los argumentos empleados. En segundo lugar, para disponer mejor de la deliberación legislativa, se sistematizó la información a partir de los temas y los argumentos; de tal manera que el discurso de los legisladores fuese esclarecido a la luz de ambas

[158] Véase el Anexo 2, las Tablas 2.1.1 y 2.1.2.

categorías ordenadoras.

El estudio argumentativo de los legisladores, vinculado con la condición jurídica-política del Distrito Federal, buscó dimensionar la transformación institucional de la entidad. Así, el ejercicio de cuantificar la deliberación parlamentaria, para medir la transformación institucional en la capital, se tradujo en la elaboración de tablas, cuadros y gráficos, que a su vez permitió interpretar los procesos políticos que caracterizaron a cada época y su impacto en la hechura de leyes; además, la información numérica ubicó la evolución del D. F. en el contexto nacional.

En consecuencia, la tarea fue determinar el grado de influencia de la deliberación legislativa en la confección institucional de la capital; así que los números develarán los temas y el tipo de argumentos que sustentaron el discurso de los legisladores y la magnitud de su impacto en el diseño institucional para la entidad. El lenguaje de los números nos ayudó a ubicar los criterios prominentes en la confección de la condición jurídica-política de la capital. Por último, los resultados permitirán dimensionar el alcance del dictamen del Senado mexicano, que negó la posibilidad de transformar el régimen interno.

Para guiar el interés de este apartado se plantearon dos preguntas de trabajo, que fueron respondidas con sus respectivas hipótesis de trabajo: ¿Qué influencia tuvo el pensamiento de los legisladores, plasmado en la deliberación, respecto del diseño institucional y el arreglo constitucional en materia del status de la capital durante los siglos XIX y XX? ¿qué elementos del discurso legislativo dieron razón de las continuidades y discontinuidades de pensamiento de los legisladores pertenecientes a los siglos XIX y XX, en materia de la naturaleza de la capital?

Consiguientemente, las hipótesis de trabajo plantean que: entre más se identificaron los legisladores con concepción tradicional de la base

constitucional del Estado mexicano, proveniente del siglo XIX, menor fue la posibilidad de llevar a cabo una transformación del régimen político del D. F., es decir, que entre más recurrieron los legisladores a la idea de una contradicción entre el sistema federal y el modelo republicano de representación, frente a la democracia y la autonomía de las autoridades del D. F. , menores fueron las posibilidad de cambiar la condición jurídica de la capital.

Así, los legisladores del siglo XIX, mediante su estructura mental y mapas de conocimiento, proyectaron en el arreglo constitucional un diseño que unifica el poder político en favor de la Federación, mediante la disposición vertical del gobierno en la capital.

Por consiguiente, la deliberación en torno de la condición jurídica-política del D. F. no se agotó en el siglo XIX, ya que la agenda legislativa fue encabezada por temas vinculados con la formación de nuestra nación; por consiguiente, el propósito de los legisladores en 1823-1824 fue establecer el sistema federal y la división de poderes en México, junto con la elección de la sede de la Federación, temas que eclipsaron los concernientes a la autonomía del gobierno capitalino y los derechos políticos de sus habitantes; de esta manera, la superioridad jerárquica del concepto soberanía nacional se impuso al concepto autonomía local.[159]

Sin embargo, la condición jurídica-política de la capital se ha mantenido prácticamente inalterada desde el siglo XX hasta la actualidad, como una resultante de la continuidad de la cosmovisión decimonónica, registrada en las deliberaciones subsecuentes y proyectadas en los diversos arreglos constitucionales del país.

Por tanto, podemos afirmar que existe una relación directamente

[159] Véase David Held. *La democracia y el orden global. Del Estado moderno al gobierno cosmopolita*, Barcelona, Paidós, 1997, pp. 53, 69, 183-184.

proporcional entre el contenido de la deliberación legislativa, las estructuras mentales y los mapas de conocimiento de los legisladores, respecto del diseño institucional y del arreglo constitucional, que explican el status de la capital.

3.1. El Congreso Constituyente de 1824

La Constitución de 1824 fue el primer documento que otorgó certeza jurídica y orden político a México. También fue el primer ejercicio concreto de diseño institucional y de arreglo constitucional; incluyó distintas concepciones e ideologías prevalecientes en la época. Por tanto, la influencia de las constituciones de Cádiz y de Apatzingán puede rastrearse en los artículos de la Ley Fundamental de 1824; en consecuencia, el diseño institucional de nuestro país tiene sus raíces en ambas cartas.

La Constitución de Cádiz fue promulgada en España en 1812 por las Cortes gaditanas, reunidas allí para contrarrestar la invasión encabezada por Napoleón. Una de las decisiones de las Cortes fue ofrecer mayores libertades a los territorios del reino, por tanto las repercusiones de dicha decisión llegaron a Nueva España. La idea de ejercer la soberanía popular, establecer el voto público y asignar facultades decisivas a las Cortes llegó a la conciencia novohispana: hombres que no tardaron en hacer suyos los principios liberales provenientes de la península ibérica.[160] El cambio de rumbo de la Corona española, que transitaba de una monarquía absoluta a una monarquía parlamentaria, fortaleció la idea del bienestar común como pilar del bienestar individual, es decir, la idea de nación.[161]

[160] Véase Silvio Zavala, en Patricia Galeana, *México y sus constituciones*, México, FCE, 2003, p. 16.
[161] Véase David Pantoja Morán y Jorge Mario García, *Tres documentos constitucionales en la América Latina española pre independiente*, México, IIJ de la UNAM, 1975, pp. 8-21.

La participación de diputados mexicanos en las Cortes hispanas permitió que su pensamiento llegara al continente americano y creara un ambiente de cambio social y político.[162] De tal manera que las diputaciones provinciales y las jefaturas políticas son el antecedente de las entidades federativas y los gobernadores mexicanos.[163] La incorporación de los diputados americanos en España es el antecedente obligado en el estudio de la cultura política en México.[164]

La Constitución de Cádiz tuvo mayor influencia en la Constitución del 1824, inclusive mayor que la Constitución de Apatzingán.[165] Aunque esta última constitución fue promulgada el 22 de octubre de 1814 y reflejó un sentimiento emancipador de los habitantes en Nueva España.[166] Las inquietudes sociales prevalecientes en la época lograron incluirse en dicho texto. El interés por acrecentar la libertad y la igualdad humanas, la necesidad de organizar a la nación, los propósitos de un progreso y bienestar sociales, fueron los pilares que dieron forma a la Carta Magna, también considerada la primera expresión constitucionalista de nuestro país, y que tuvo vigencia en los dominios de la insurgencia; así que, como consecuencia de la influencia de la constitución gaditana, la Constitución de 1824 también recibió una influencia indirecta de la experiencia europea.[167]

Por su parte, las fuentes inspiradoras de la Constitución de Apatzingán se ubican en el pensamiento norteamericano, francés y español. De la constitución estadounidense de 1789 heredó el sistema federal; de la francesa de 1791 retoma

[162] Los diputados José M. Guridi, José Ramos Arizpe, José Beye y Lorenzo de Zavala fueron representantes en Cádiz. Véase Gustavo Ernesto Emmerich (coord.). *Las elecciones en la ciudad de México, 1376-2005*. México, IEDF-UAMI, 2005, p. 132; Lorenzo de Zavala, *Páginas escogidas*, México, UNAM, 1991, p. XI.
[163] Véase Oziel Serrano, *La reforma política del Distrito Federal*, México, CENAM-PyV, 2001, pp. 49-50.
[164] Véase Gustavo Ernesto Emmerich, *op. cit.*, p. 131.
[165] Véase Silvio Zavala, en Patricia Galeana, *op. cit.*, pp. 31-32.
[166] El retorno de Fernando VII al poder sucedió también en 1814. Véase Gustavo Ernesto Emmerich, *op. cit.*, p. 143.
[167] Véase: Ernesto de la Torre, en Patricia Galeana, *op. cit.*, p. 33.

su bagaje republicano y su preocupación por los derechos humanos y, finalmente, de la española de Cádiz de 1812 aprovecha su base liberal.[168] Sin embargo, algunos especialistas plantean que fue sólo la experiencia norteamericana la fuente inspiradora de los congresistas mexicanos, sobre todo para los legisladores de 1823.[169]

3.1.1 El Constituyente de 1824

El Congreso Constituyente mexicano de 1824 aprobó el Acta Constitutiva de la Federación, que después se transformó en la Constitución Federal. Los proyectos nacionales que los grupos políticos intentaban imponer se reflejaron al interior del Congreso y motivó la lucha entre los diputados; las diferencias políticas e ideológicas también dejaron ver la composición heterogénea del congreso. La disputa entre centralistas y federalistas -más tarde, conservadores frente a liberales- muestra las distintas visiones de país que entraron en disputa. A pesar de lo anterior, este congreso sentó la base jurídica que organizó al Estado mexicano. En la Constitución de ese año se adoptó el *sistema federal* como forma de Estado y la *República representativa y popular* como régimen de gobierno. El poder político quedó dividido en la triada clásica señalada por Montesquieu: poder legislativo, ejecutivo y judicial. En el primero caso, el poder legislativo fue bicameral, puesto que lo asumió una cámara de diputados y otra de senadores, el poder ejecutivo fue encabezado por un presidente y vicepresidente, y el poder judicial fue asignado a la Corte Suprema de Justicia. En la Constitución se especificaron las facultades del gobierno federal y los

[168] Véase David Pantoja Morán y Jorge Mario García, *op. cit.*, p. 8-21.
[169] Véase Oziel Serrano, *op. cit.*, pp. 47-48.

gobiernos estatales, de tal manera que observan facultades exclusivas, concurrentes y residuales.[170]

La Constitución de 1824 consideró una facultad exclusiva del Congreso General, la decisión de elegir un espacio geográfico en donde residieran los poderes de la Unión, además de ejercer en la capital las facultades legislativas. Por tanto, el Congreso no sólo legislaría para la nación en su conjunto, también lo haría para la capital en particular. El Distrito Federal (D. F.) en México se estableció como entidad excepcional debido a su condición jurídica-política.[171]

3.1.2. La condición jurídica-política del Distrito Federal mexicano en las deliberaciones del Congreso Constituyente de 1824[172]

Sesión del 22 de julio de 1824

La comisión encargada de analizar el caso presentó su dictamen en la sesión del 22 de julio de 1824 (Anexo 2, Tabla A).Se trató el tema del D. F. y propuso a Querétaro como el sitio en donde establecer los poderes de la Unión. La deliberación se centró en la ubicación espacial de la entidad; sin embargo, las distintas posturas al interior del primer Congreso Constituyente mexicano no permitieron que el dictamen fuera aprobado de forma unánime por los diputados, algunos admitieron y otros rechazaron la propuesta de la comisión.

Los legisladores manifestaron sus discrepancias ya que la propuesta de trasladar los poderes federales hacia Querétaro implicaba abandonar el Valle de México, lugar que se conoce en nuestros días como la Ciudad de México. Los

[170] Véase: Josefina Z. Vázquez, en Patricia Galeana, *op. cit.*, pp. 78-88.
[171] Véase Oziel Serrano, *op. cit.*, pp. 55-58.
[172] Véase DDF [a]. *Cuadernos de la Reforma Política de la Ciudad de México. Debates Legislativos 1824*, México, DDF, 1992; Oziel Serrano, *op. cit.*, pp. 55-76.

representantes del gobierno provisional se incorporaron al grupo opositor al dictamen. Cabe añadir que la propuesta de la comisión no explicó la forma de gobierno ni organización del Distrito Federal queretano. Las posturas expresadas por los legisladores incluyeron argumentos de naturaleza distinta.

La comisión que propuso trasladar los poderes hacia Querétaro ponderó el tema de la comunicación como elemento importante de su postura; por lo tanto, las vías y los medios de comunicación fueron señalados como aspectos garantes del contacto entre el gobierno federal y las entidades federativas. Así, la comisión consideró que el correcto funcionamiento del gobierno federal dependía de su óptimo nivel de comunicación e implícitamente buscó la descentralización del poder político y económico, ubicado históricamente en el valle de México.[173]

El diputado zacatecano Santos Vélez, con su intervención en contra del dictamen, pronunció un discurso rico en elementos políticos, jurídicos, económicos y demográficos, que dan muestra de la trascendencia del tema. El diputado Vélez expresó que el interés económico de los grupos hegemónicos fue el factor determinante que impidió trasladar los poderes federales a Querétaro. La entidad era el lugar en donde la comisión consumaría el equilibrio entre el poder político de la federación y las entidades; la geografía y la demografía. Las ideas del legislador develan un propósito descentralizador del poder político; por consiguiente, resultaba pertinente la reubicación geográfica de los Poderes de la Unión. También el propósito de la comisión era desvincular al gobierno federal de la influencia económica de los grupos dominantes. Además de los problemas que implica la aglomeración poblacional, esto último marcaba la iniquidad con

[173] Véase DDF [a]. *Cuadernos de la Reforma* … 1824, *op. cit.*, pp. 7-11.

respecto al resto de las entidades que veían a la población central con suspicacia.[174]

El legislador Santos Vélez consideró que las facultades de los poderes federales eran incompatibles respectivamente con el poder local que los albergaba. Por tanto, él advirtió que la Federación no tendría consideración ni respeto a las figuras locales de gobierno; señaló que no había razón para que los poderes federales ejercieran funciones gubernativas dentro de un espacio geográfico ajeno, entidad habitada por ciudadanos que no eligieron a la Federación de manera directa como autoridad de gobierno local. Por su parte, los opositores al dictamen de la comisión se manifestaron en favor de la permanencia de los poderes federales en el valle de México, aunque sólo utilizaron en su discurso argumentos relacionados con asuntos económicos y hacendarios.[175]

El Secretario de Relaciones (Lucas Alamán)[176] expuso la supremacía de la centralidad demográfica como la variable predominante que justificaba la inamovilidad de los poderes federales, contrariamente al dictamen de la comisión que se inclinó por la centralidad geográfica. El Secretario señaló que la carencia de recursos económicos imposibilitaba el traslado de la Federación, ese fue el principal soporte argumentativo de su discurso; también agregó que la Constitución debía establecer los ámbitos de competencia y las funciones gubernativas entre el gobierno federal y el D. F.[177]

[174] Véase DDF [a]. *Cuadernos de la Reforma …* 1824, *ibid,* pp. 22-28; Oziel Serrano, *op cit.*, p. 66.
[175] Véase DDF [a]. *Cuadernos de la Reforma …* 1824, *idem.*
[176] Los oradores pertenecientes al gobierno en turno, que argumentaron en tribuna la viabilidad de establecer la capital federal en el espacio que aproximadamente hoy ocupa (congreso constituyente el 22 de julio de 1824) fueron: Lucas Alamán, Secretario de Relaciones Exteriores e Interiores (15 de mayo a 21 de septiembre de 1824); Pablo de la Llave, Secretario de Justicia (21 de abril a 10 de octubre de 1824); Francisco Arriaga, Secretario de Hacienda (2 de mayo a 8 de agosto de 1824). Véase Rogelio Álvarez, (director). *Enciclopedia de México*, México, Enciclopedia de México, 1978, p. 4.
[177] Véase DDF [a]. *Cuadernos de la Reforma … 1824*, *ibid*, pp. 17-18; Oziel Serrano, *ibid*, p. 65.

El Secretario de Hacienda (Francisco Arriaga)[178]ofreció un discurso que incluyó argumentos de la gestión de gobierno; sin embargo, destaca que su argumentación principal ponderara la actividad comercial imperante en la entidad. La ubicación estratégica del estado de México ofrecía ventajas para el desarrollo de actividades productivas y comerciales, por lo tanto, el Secretario de Hacienda concibió al valle de México como fuente de recursos económicos y un banco crediticio del gobierno federal; de ahí se desprendió el interés del Secretario por evitar que los poderes federales cambiaran su residencia.[179]

La deliberación en torno al tipo de facultades asignadas al gobierno federal y al gobierno del D. F. , ámbitos reconocidos por los sistemas federal y republicano, surgió por primera ocasión. En materia de las facultades de gobierno, la discusión respondió a criterios de orden interpretativo de las normas; por lo que la deliberación en materia de la condición jurídica-política del D. F. adujo un problema de interpretación teórico de los modelos federal y republicano, debido a una supuesta contradicción entre el sistema federal, la división de poderes y el modelo lo republicano de representación política, respecto a la autonomía y democracia locales.

Los participantes de la sesión del 22 de julio reflexionaron acerca del establecimiento del D. F. en la región del valle de México o en su traslado al estado de Querétaro. No se discutía su perímetro o dimensión geográfica precisa, estructura y funciones de gobierno, tampoco se contempló el asunto de los derechos políticos de sus habitantes.

Sesión del 23 de julio de 1824

[178] Véase Rogelio Álvarez, *op cit.*
[179] Véase DDF [a]. *Cuadernos de la Reforma … 1824*, *ibid*, pp. 19-21.

La sesión del 23 de julio de 1824 (Anexo 2, Tabla B) mantuvo el mismo eje de discusión, es decir, continuó el debate en torno al cambio de la residencia de los poderes federales. Se examinó la permanencia de los poderes federales en el estado de México o su traslado al estado de Querétaro. La propuesta más destacada en contra del traslado de los poderes federales fue la presentada por Manuel Ortiz. El legislador bajacaliforniano ponderó la inexistencia de facultades del Congreso Constituyente para transformar a Querétaro en Distrito de la Federación. Por un lado, señaló que las legislaturas locales debían participar en esta decisión, y como aún no las había, entonces dicho congreso no podía suprimir el carácter de entidad que poseía Querétaro; por otro lado, advirtió que tampoco la legislatura queretana estaba facultada para modificar la personalidad jurídica-política de la entidad.[180]

Las razones que presentó el legislador Ortiz se relacionaban con el carácter constituyente del congreso en cuestión, cuya función era instituir una constitución nueva, no asumir funciones de un congreso ordinario. Estimamos que el argumento era parte del propósito central de los opositores del traslado de los poderes federales. Así que, de haberse consumado el cambio de residencia, el Congreso Constituyente hubiese extralimitado sus facultades, que correspondían al congreso constitucional el cuál iniciaría funciones en 1825. En ese tenor, las legislaturas locales tampoco podrían haber participado es esta decisión, ya que aún no gozaban del *status* necesario reconocido por la constitución; además, el diputado Manuel Ortiz advirtió que el congreso de Querétaro no contaba con facultades constitucionales suficientes para trastocar el carácter jurídico-político de su propia demarcación. Es decir, el legislador apostó que al entrar en vigor la nueva constitución, el congreso y las legislaturas —reconocidos

[180] Véase DDF [a]. *Cuadernos de la Reforma … 1824, ibid*, p. 57; Oziel Serrano, *ibid*, p. 70-72.

constitucionalmente— establecieran el lugar de residencia de los poderes federales.[181]

La postura de Servando Teresa de Mier fue contraria al dictamen, aunque finalmente se inclinó en favor de que permanecieran los poderes federales en la región del valle de México. Sus interrogaciones, en primer lugar, cuestionaron la existencia de la Ciudad federal, lo que contribuyó a la discusión; en segundo lugar, sus argumentos cuestionaron la naturaleza y el posible traslado de la sede federal. Así que, gracias a la intervención de diputados como Teresa de Mier, se vislumbró la postura del grupo federalista, quienes estuvieron interesados en sentar la sede de la federación en la antigua capital de la Nueva España. El debate también incluyó la opción de delimitar un espacio particular para la residencia de los poderes federales.[182] El legislador Juan Ignacio Godoy propuso el establecimiento de un perímetro de doce leguas para erigir allí al D. F. , la decisión ampliaría las fronteras de la Ciudad de México de manera considerable.[183]

Sesión del 23 de octubre de 1824

La sesión del 23 de octubre de 1824 (Anexo 2, Tabla C) fue dedicada a la evaluación de la propuesta de establecimiento de los poderes federales en la Ciudad de México. La Constitución de 1824 entró en vigencia el 4 de octubre.

[181] Véase Oziel Serrano *idem.*; Las entidades federativas fueron aprobadas después de entrar en vigencia la Constitución Federal el 4 de octubre 1824; por tanto, en el lapso de trabajo del Congreso Constituyente, la condición jurídica-política de las demarcaciones territoriales era transitoria. Antes del 4 de octubre de 1824 no había entidades federativas como tales; aunque algunas de las principales entidades fueron señaladas por la Constitución de Cádiz en 1812 y la Constitución de Apatzingán en 1814. Para mejor entendimiento, en este apartado, cuando algunos de los legisladores hablan de México, en realidad se refieren al estado de México y no al país. Véase Felipe Tena [a]. *Leyes Fundamentales de México 1808-1979*, México, Editorial Porrúa, 1981, pp. 36 y 61.
[182] Véase DDF [a]. *Cuadernos de la Reforma … 1824*, *op cit.*, pp. 39-46; Oziel Serrano, *op. cit.*, pp. 67-68.
[183] Véase DDF [a]. *Cuadernos de la Reforma … 1824*, *ibid*, p. 35; Oziel Serrano, *ibid*, p. 67.

La facultad de designar la residencia de los poderes federales correspondió al Congreso General y quedó plasmada en el artículo 50 de la Constitución. Cabe señalar que la Constitución de 1824 contempló la existencia del estado de México, pero no se mencionó al D. F.; si bien la comisión recomendó en su dictamen que se estableciera en la Ciudad de México al D. F. y que su perímetro lo determinara la extensión de la plaza mayor, concepción reformulada de la original propuesta del diputado Juan Ignacio Godoy realizada el 23 de julio de 1824; sin embargo, la creación formal del D. F. se postergó hasta el 20 de noviembre de 1824, por medio del decreto presidencial de Guadalupe Victoria.[184]

El diputado poblano Mariano Marín fue uno de los primeros legisladores en vislumbrar que la residencia de los poderes federales pondría en riesgo los derechos políticos de los habitantes de la Ciudad de México. Por tanto, propuso que el establecimiento de la capital federal fuera una decisión del congreso constitucional ordinario de 1825; por otro lado, ofreció una alternativa a la solución del asunto de los derechos políticos de los ciudadanos del D. F. , al plantear que el resto de las entidades -y sus respectivas juntas electorales- propusieran a candidatos originarios de la Ciudad de México para ocupar cargos de representación nacional.[185]

Sesión del 28 de octubre de 1824

La sesión del 28 de octubre de 1824 (Anexo 2, Tabla D) trató las conclusiones propuestas por la Comisión encargada de la asignación de la residencia de los poderes federales. El Ayuntamiento de México se mostró contrario al dictamen de la comisión, debido a que el espacio contemplado para convertirse en el D. F.

[184] Véase Felipe Tena [a], *op cit*. p. 153.
[185] Véase DDF [a]. *Cuadernos de la Reforma … 1824*, *op cit.*, p. 61; Oziel Serrano, *op. cit.*, pp. 72-74.

estaba dentro de sus límites geográficos. El discurso del representante del Ayuntamiento de México destacó porque cuestionó las facultades del Congreso Constituyente en esta materia, debido a que la constitución no le autorizaba la designación de la residencia de los poderes federales. Aseveró que para el establecimiento de la capital federal era necesaria la reunión de ambas cámaras (diputados y senadores), argumentos expresados también el 23 de julio de 1824 (Anexo 2, Tabla B) por el diputado Manuel Ortiz; además, el Ayuntamiento recuperó la preocupación del diputado Mariano Marín, formulada el 23 de octubre del 1824 (Anexo 2, Tabla C), para proteger los derechos políticos de los habitantes de la región. Finalmente, representante del Ayuntamiento hizo un señalamiento relevante en esta discusión, pues observó la contrariedad existente entre la libertad e igualdad pretendida por el sistema federal e indispensable para el funcionamiento del modelo republicano representativo.[186]

Sesión del 29 de octubre de 1824

La sesión del 29 de octubre de 1824 (Anexo 2, Tabla E) continuó la discusión en torno al establecimiento de los poderes federales en la Ciudad de México. Recordemos que en la sesión del 22 de julio de 1824 (Anexo 2, Tabla A), contrario a lo defendido por el diputado Santos Vélez, el Secretario de Relaciones explicó la falsa incompatibilidad de facultades entre el gobierno federal y un gobierno local; por consiguiente, señaló que en la constitución se especificarían los ámbitos de competencia para ambos gobiernos.[187]

Ante los argumentos que mencionaban la supuesta incompatibilidad de funciones en un mismo espacio geográfico del poder federal y de un gobierno

[186] Véase DDF [a]. *Cuadernos de la Reforma … 1824*, *ibid*, pp. 60-70; Oziel Serrano, *ibid*, pp. 72-75.
[187] Véase DDF [a]. *Cuadernos de la Reforma … 1824*, *ibid*, pp. 17-18; Oziel Serrano, *ibid*, p. 65.

local, es decir, argumentos que adujeron una supuesta contradicción entre el sistema federal, la división de poderes y el modelo republicano de representación política frente a la autonomía de las autoridades y del ejercicio democrático locales, el diputado veracruzano José María Becerra propuso una solución: el establecimiento de un reglamento que garantizara la doble presencia de facultades entre los dos órdenes de gobierno. Se puede advertir que para el Secretario de Relaciones (Lucas Alamán) y para el diputado José María Becerra, el problema de la condición jurídica-política del D. F. y el tipo de relaciones respecto de la Federación tenía una salida viable, que superaría la supuesta contradicción por la coexistencia en un mismo espacio del sistema federal y el gobierno local, ambos oradores prefirieron pensar que se trataba de un problema técnico motivado por la opacidad reglamentaria del marco jurídico constitucional.[188]

Sesión del 17 de mayo de 1825

La sesión del 17 de mayo de 1825 (Anexo 2, Tabla F) llama la atención por dos aspectos. Primero, porque la fecha registrada en el Diario de los Debates no indica con claridad si la deliberación legislativa correspondió al Congreso Constituyente o al Congreso Ordinario;[189] Segundo, porque el presidente Guadalupe Victoria estableció la residencia de los poderes federales en la Ciudad de México el 20 de noviembre de 1824. Como consecuencia, el establecimiento del D. F. no fue realizado al amparo de un congreso constitucional ordinario,

[188] Véase DDF [a]. *Cuadernos de la Reforma … 1824*, *ibid*, p. 73; Oziel Serrano, *ibid*, pp. 74-75.

[189] En el documento revisado *Cuadernos de la Reforma Política de la Ciudad de Ciudad de México,* establece que la información incluida pertenece al *Diario de Debates del Soberano Congreso Constituyente*; sin embargo, la Constitución fue vigente hasta el 4 de octubre –aproximadamente quince días antes de dicho decreto- y la bibliografía establece que en diciembre de 1824 el Congreso Constituyente dejó de funcionar, es decir, aproximadamente cinco meses antes a esta sesión.

puesto que no se reunieron la cámara de senadores con la de diputados, tampoco participaron las legislaturas de las entidades federativas, a pesar de tener el reconocimiento constitucional, mucho menos participaron las autoridades y habitantes de la Ciudad de México, que desde ese momento dejó de pertenecer al estado de México.[190]

El diputado Mora aprovechó su turno para solicitar la opinión de las legislaturas locales antes de discutir el dictamen pendiente sobre el D. F.; de esta manera él recuperó la argumentación del Ayuntamiento de México, presentada en tribuna el 28 de octubre de 1824 (Anexo 2, Tabla D). El legislador retomó también las ideas del diputado Mariano Marín, vertidas el 23 de octubre de 1824 (Anexo 2, Tabla C), para solicitar al congreso que se resolviera definitivamente el tema de los derechos políticos de los habitantes de esta región geográfica, pues se corría el riesgo de postergar indefinidamente el asunto como sabemos sucedió. Finalmente, en consonancia con lo expresado por el Ayuntamiento de México, el diputado Mora advirtió que la decisión de establecer el D. F. en la Ciudad de México fortalecería considerablemente a la Federación y debilitaría a las entidades federativas. El diputado Nájera en la misma sesión agregó que el predominio de la Federación en la Ciudad de México le daba un poder formidable, además de que dicha decisión era contraria a la constitución, argumentos expuestos previamente por el diputado Mora.[191]

Artículos 4, 5, 6 y 50 de la Constitución de 1824

La Constitución incluyó en sus artículos 4, 5, 6 y 50 las disposiciones referentes al D. F. y las facultades del Poder de la Unión en la capital. Después de una larga

[190] Véase Oziel Serrano, *ibid*, pp. 75-76.
[191] Véase DDF [a]. *Cuadernos de la Reforma … 1824*, *op. cit.*, pp. 77-79.

discusión en el seno del Congreso Constituyente de 1824, que incluiría argumentos en materia de la capital federal, en la Constitución de 1824 se determinó lo siguiente:

> Título II
> Sección única
> *De la forma de gobierno de la nación, de sus partes integrantes, y división de su poder supremo*
> 4. La nación mexicana adopta para su gobierno la forma de república representativa popular federal.
> 5. Las partes de esta federación son los estados y territorios siguientes: el estado de las Chiapas, el de Chihuahua, el de Coahuila y Tejas, el de Durango, el de Guanajuato, el de México, el de Michoacán, el de Nuevo León, el de Oaxaca, el de Puebla de los Ángeles, el de Querétaro, el de San Luis Potosí, el de Sonora y Sinaloa, el de Tabasco, el de las Tamaulipas, el de Veracruz, el de Xalisco, el de Yucatán y el de los Zacatecas: el territorio de la Alta California, el de la Baja California, el de Colima, y el de Santa Fe de Nuevo México. Una ley constitucional fijará el carácter de Tlaxcala.
> 6. Se divide el Supremo poder de la federación para su ejercicio en legislativo, ejecutivo y judicial.
>
> SECCIÓN QUINTA.
> *De las facultades del Congreso general*
> […]
> 50**.** Las facultades exclusivas del congreso general son las siguientes:
> […]
> -XVIII. Elegir un lugar que sirva de residencia a los supremos poderes de la federación, y ejercer en su distrito las atribuciones de Poder Legislativo de un estado.
> -XXIX. Variar esta residencia cuando lo juzgue necesario.[192]

Decreto del 18 de noviembre de 1824

Por su parte, el decreto publicado el 18 de noviembre de 1824 fue un complemento de lo expresado en la Constitución de 1824, debido a que en ésta

[192] Véase Felipe Tena[a], *op cit*. pp. 167-175.

no se mencionó al D. F. como entidad territorial integrante de la Federación, por lo que el decreto promulgado por el Presidente Guadalupe Victoria aclaró la personalidad jurídica-política de la entidad:

> El decreto del 18 de noviembre de 1824, dijo:
> 1. El lugar que servirá de residencia a los Supremos Poderes de la Federación […] será la Ciudad de México.
> 2. Su Distrito será el comprendido en un círculo cuyo centro sea la Plaza Mayor de esta Ciudad y su radio de dos leguas.
> 3. El Gobierno político y económico […] quedará exclusivamente bajo la jurisdicción del gobierno General.[193]

Reflexión parcial

La definición jurídica- política del D. F. es el resultado de la deliberación legislativa en el Congreso Constituyente de 1824, que incluyó la discusión de temas de naturaleza diversa debido a que los diputados utilizaron argumentos de origen heterogéneo; por lo tanto, los pronunciamientos ocuparon un sitio diferente en la deliberación debido a su uso discursivo. La relevancia del tema reside en el diseño institucional del D. F. , que tiene su antecedente en la deliberación de los diputados de dicho congreso; de tal forma, el arreglo constitucional para la capital federal se sustenta en las manifestaciones discursivas de los legisladores de 1824, es decir, en sus ideas y argumentos.

Para disponer de manera idónea de la información se agruparon las ideas a partir de su empleo en el discurso y su iteración; así se hizo un análisis cuantitativo de contenido, que para este apartado concluyó en lo siguiente (Anexo 2, Tablas A-F).

Las ideas y los argumentos que distinguieron al debate legislativo, en materia del status de la capital fueron jerarquizados; de manera que el primer

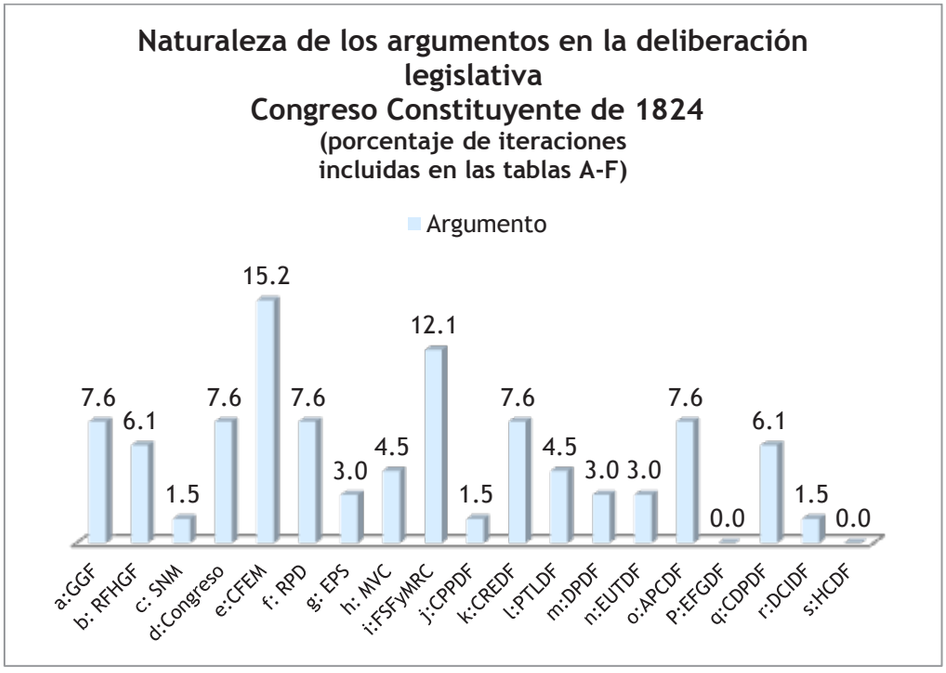
[193] Véase DDF [a]. *Cuadernos de la Reforma … 1824*, *op. cit.*, p. 7; Oziel Serrano, *op. cit.*, pp. 75-76.

escaño lo tuvieron los temas relativos a la constitución y la concurrencia de facultades entre la federación, estados y municipios con 15.2%; en el segundo sitio se ubicaron los temas relativos al funcionamiento del sistema federal y del modelo republicano de representación política en la capital con 12.1%; el tercer lugar lo ocuparon simultáneamente cinco temas: los correspondientes a la gestión del gobierno federal, facultades del Congreso mexicano, régimen político y democracia, concentración de riqueza económica en el D. F. , actividad productiva y comercial en el D. F. , todas las anteriores con 7.6%; el cuarto escaño correspondió a los argumentos de los recursos financieros y hacendarios del gobierno federal, junto con los temas conexos a la ciudadanía y derechos políticos en el D. F. , ambas con 6.1%; el quinto sitio lo acapararon los temas inherentes a los medios y vías de comunicación, además de las vinculadas con las propuestas para trasladar de lugar al D. F. , cada una con 4.5%.

Los temas que menos se reiteraron en el discurso de los legisladores fueron los siguientes. En el sexto lugar apareció otro bloque de ideas relacionadas con: estabilidad política y social, densidad poblacional en el D. F. , extensión y ubicación territorial del D. F. , cada una con 3%; en el séptimo sitio lo tuvieron las ideas relativas a la seguridad nacional y milicia, además de las referentes a la concentración del poder político en el D. F. y las tocantes al desarrollo cultural e intelectual en el D. F. , cada una de ellas con 1.5%. Los temas respectivos a la estructura y funcionamiento del gobierno del D. F. y los conexos a los hábitos y costumbres de sus habitantes, no se incorporaron a la argumentación parlamentaria de los diputados constituyentes de 1824. Véase el cuadro 1 que ofrece una explicación gráfica de lo anteriormente expuesto.[194]

[194] Véase el Anexo 2.

Cuadro 1[195]



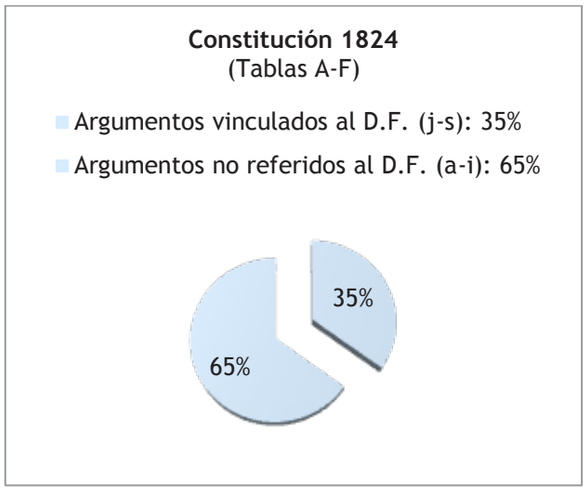
Con la misma información estudiada, aunque desde otro ángulo, realizamos un análisis agregado de los argumentos insertos en el discurso de los legisladores. Este ejercicio permite ubicar la cantidad de temas y argumentos expresados en la deliberación legislativa (Anexo 2, Tablas A-F). Así, se observa que los temas inherentes a la gestión del gobierno federal; recursos financieros y hacendarios del gobierno federal; seguridad nacional y milicia; facultades del congreso; constitución, concurrencia de facultades; federación, estados y municipios; régimen político y democracia; estabilidad política y social; medios

[195] Para mejor comprensión del cuadro se explica nuevamente el significado de las siglas: a) Gestión del gobierno federal (GGF); b) Recursos financieros y hacendarios del gobierno federal (RFHGF); c) Seguridad Nacional y Milicia (SNM); d) Facultades del Congreso (congreso); e) Constitución, concurrencia de facultades: Federación, estados y municipios (CFEM); f) Régimen político y democracia (RPD); g) Estabilidad política y social (EPS); h) Medios y vías de comunicación (MVC); i) Funcionamiento del sistema federal y del modelo republicano de representación política en la capital (FSFYMRC); j) Concentración del poder político en el D. F. (CPPDF); k) Concentración de riqueza económica en el D. F. (CREDF); l) Propuestas para trasladar de lugar al D. F. (PTLDF); m) Densidad poblacional en el D. F. (DPDF); n) Extensión y ubicación territorial del D. F. (EUTDF); o) Actividad productiva y comercial en el D. F. (APCDF); p) Estructura y funcionamiento del gobierno del D. F. (EFGDF); q) Ciudadanía y derechos políticos en el D. F. (CDPDF); r) Desarrollo cultural e intelectual en el D. F. (DCIDF); s) Hábitos y costumbres en el D. F. (HCDF). Véase el Anexo 2, Tablas 2.1.1 y 2.1.2.

y vías de comunicación; funcionamiento del sistema federal y del modelo republicano de representación política en la capital; todos los anteriores temas ocuparon 65% del discurso de los legisladores, ello significa que en sus pronunciamientos utilizaron ideas y argumentos cuya naturaleza no se vinculó de manera directa al D. F. (argumentos a-i).

En cambio, los temas y argumentos cuya naturaleza se vinculó de manera directa al D. F. ocuparon el 35% de la deliberación legislativa, a saber: concentración del poder político en la ciudad de México; concentración de riqueza económica; propuestas para trasladar de lugar los poderes federales; densidad poblacional; extensión y ubicación territorial de la capital; actividad productiva y comercial en el D. F. ; estructura y funcionamiento de su gobierno; ciudadanía y derechos políticos; desarrollo cultural e intelectual; hábitos y costumbres en el D. F. (argumentos j-s). En el gráfico 1.a se expone la proporción espacial que ocuparon las ideas relativas al D. F. en el discurso de los constituyentes de 1824.[196]

Gráfico 1.a



[196] Véase el Anexo2, el Apéndice 1.

3.2. El Congreso Constituyente de 1857

La Constitución de 1857 tiene sus antecedentes en la Constitución de 1824 y en el Acta Constitutiva y de Reformas de 1847, y hereda de estos documentos la vocación republicana y federal.[197] Si el congreso de 1824 tuvo la responsabilidad de sentar las bases constitucionales de la incipiente nación, el congreso de 1856-1857 hizo frente a una serie de dificultades vinculadas con la unificación del país, debido a que las pugnas entre los grupos aparecieron desde las primeras décadas del siglo XIX y se mantuvieron hasta mediados del siglo.[198]

Los miembros del Congreso Constituyente de 1856-1857 mantuvieron posiciones contrapuestas, como resultado de contar con proyectos nacionales distintos. La cosmovisión legislativa expresó su condición social, política, económica, cultural, etc. Dicho de otra manera, los legisladores de 1857 conformaron un grupo plural que buscó ordenar a la nación mexicana a partir de dos proyectos cohesionadores, el de los conservadores y el propuesto por el ala liberal, que a la postre se impuso.[199]

Por tanto, el trabajo de los legisladores estuvo sometido a una fuerte presión. Aunado a lo anterior, la guerra contra los Estados Unidos y la pérdida de la a mitad del territorio a manos de los norteamericanos motivó desencuentros entre los hombres destacados e ilustres, la responsabilidad y culpa por los acontecimientos se la repartían unos y otros; por otra parte, como resultado de la lucha intestina, y por el desacierto de gobiernos como el que encabezó López de Santa Anna, la administración pública de la época enfrentó un desorden fiscal y

[197] Véase Héctor Fix-Zamudio, en Patricia Galeana (comp.), *México y sus constituciones*, México, FCE, 2003, pp. 240-242; Horacio Labastida, *ibid*, pp. 243-271.
[198] Véase Ignacio Carrillo, *ibid*, pp. 272-283; León Javier Martínez, en Mariano Palacios, *Federalismo y relaciones intergubernamentales*, México, Senado de la República (LIX Legislatura)-Miguel Ángel Porrúa, 2003, pp.74-78.
[199] Véase Ignacio Carrillo, *ibid*, pp. 272-283 y, León Javier Martínez, *ibid*, pp.74-78.

hacendario sistemático. Finalmente, la pugna entre los defensores de un Estado laico y los representantes del clero empezaba a radicalizarse.[200]

Los temas desprendidos de la crisis política y económica fueron los principales retos que enfrentaba la nación mexicana, se pensó que quedarían subsanados al restablecerse la Constitución de 1824 o si los legisladores tendrían que crear un nuevo cuerpo legal para resolver los problemas apremiantes del país. La solución recayó en la segunda opción, de modo que la elaboración de una nueva constitución ocupó a los legisladores de 1856-1857; si bien la mayor parte de los artículos de la Constitución de 1824 fueron incorporados a la nueva carta constitucional de 1857.

3.2.1. El Constituyente de 1856-1857

Lo concerniente a la capital federal que la Constitución de 1857 reconoció fue la existencia del estado del Valle de México, entidad federativa cuyas facultades y obligaciones quedaron condicionadas al cambio de residencia de los poderes de la Unión instalados desde 1824 en el D. F. En el texto fundacional se establecieron las facultades del Congreso de la Unión dentro de la capital de México, dicho Congreso ejerció sus atribuciones en dos esferas de acción, en el ámbito local y en el espacio federal. En 1824, por un lado se advirtió que la Carta Magna otorgó al Congreso la facultad de crear el marco legal rector de la vida nacional y, por otro lado, le designó la facultad exclusiva para ocuparse *del arreglo interior del* D. F. , además de permitirle cambiar la residencia de los poderes federales si lo considera pertinente.[201]

[200] Véase León Javier Martínez, *op cit*., pp.74-78.
[201] Véase Felipe Tena[a]. *Leyes Fundamentales de México 1808-1979,* México, Editorial Porrúa, 1981, pp. 606-620.

En tales condiciones, la complejidad del *status* jurídico y político de la capital se relaciona con el asunto de la autonomía local y con los derechos políticos de sus habitantes y las facultades de la federación. Sin embargo, históricamente el trabajo legislativo ha hecho hincapié en aumentar el control de la Federación sobre la Ciudad de México. Lo anterior explica por qué las reformas constitucionales de 1901 y 1903 reafirmaron la continuidad al diseño institucional de 1824 y 1857, arreglos constitucionales que unificaron el poder político de la federación sobre el D. F. , mediante una disposición vertical limitada del gobierno, que desde esa época restringió la autonomía local y favoreció la supremacía del poder federal, es decir, los cambios a principios del siglo XX, que modificaron el arreglo constitucional de 1857, también ampliaron las facultades del poder federal sobre la capital federal.

3.2.2. La condición jurídica-política del Distrito Federal mexicano en las deliberaciones del Congreso Constituyente de 1856-1857[202]

Sesión del 10 de diciembre de 1856

La sesión del 10 de diciembre de 1856 (Anexo 2, Tabla G) versó sobre la deliberación legislativa del dictamen emitido por la comisión encargada que analizó el artículo 50 constitucional. Además presentó sus conclusiones destacando la creación el estado del Valle de México como parte integrante de la Federación. Anteriormente en la Constitución de 1824 la entidad no fue considerada integrante. Asimismo, la comisión propuso que el D. F. se estableciera en Querétaro, aspecto que propició la discusión parlamentaria.

[202] Véase Francisco Zarco, *Historia del Congreso Extraordinario Constituyente (1856-1857),* México, COLMEX, 1956; DDF [b]. *Cuadernos de la Reforma Política de la Ciudad de México. Debates Legislativos 1857*, México, DDF, 1992.

Recordemos que en la sesión del 22 de julio de 1824 (Anexo 2, Tabla A), la comisión propuso ante el Congreso Constituyente la traslación de los poderes federales hacia Querétaro; aunque finalmente se establecieron en el valle de México.

Lo expuesto por algunos legisladores en julio de 1824 demuestra que la escasez de recursos económicos fue el principal impedimento para la traslación de los poderes federales a otra localidad; así se puede constatar por el discurso de los representantes gubernamentales en la tribuna (Anexo 2, Tabla A-F).

La discusión del cambio de residencia de los poderes federales se retomó en el Congreso Constituyente de 1856-1857. El diputado Ignacio Ramírez desaprobó el dictamen y expuso que no observaba contradicción entre las facultades de la Federación y las respectivas del gobierno local. Su pensamiento engarza con los argumentos expuestos por el Secretario de Relaciones Exteriores el 22 de julio de 1824 (Anexo 2, Tabla A).

La preocupación del diputado duranguense Francisco Zarco fue el tema de los derechos políticos de los capitalinos, es decir, cuestionó la calidad democrática de la entidad; por ello advirtió que el Congreso caería en una contradicción si no permitía que los ciudadanos de la localidad eligieran a sus propias autoridades; consecuentemente, Zarco propuso que el Congreso se limitara a realizar tareas constitutivas.

Las ideas del diputado Zarco convergieron con las expuestas en su momento por del diputado Mariano Marín el 23 de octubre de 1824 (Anexo 2, Tabla C), es decir, que el Congreso constituyente se apegara a sus estrictas facultades y dejara al Congreso Ordinario la designación de la sede de los poderes federales; además el diputado también coincidió con las razones manifiestas por el Ayuntamiento de México, presentadas el 28 de octubre de 1824 (Anexo 2, Tabla D); así como por los argumentos del diputado Mora

pronunciados el 17 de mayo de 1825 (Anexo 2, Tabla F). En conjunto, todas estas posturas coincidieron en señalar que el propósito del grupo hegemónico de la corriente federalista fue suprimir la participación de los habitantes de la Ciudad de México; así que a partir del diseño institucional y lo establecido por el arreglo constitucional se privilegió la superioridad de la federación sobre la autonomía de las autoridades locales y se instrumentó un acotamiento del ejercicio democrático en el D. F.

El diputado jalisciense Espiridión Moreno, por su parte, retomó el argumento de la supuesta incompatibilidad de la coexistencia en un mismo sitio de la Federación y el gobierno local, originalmente expresadas en el Congreso de 1824 por el diputado Santos Vélez el 22 de julio (Anexo 2, Tabla A), argumento que desembocó en la aparente contradicción del sistema federal y del modelo republicano de representación política respecto de la autonomía de las autoridades y la democracia locales (conflicto entre la soberanía nacional y la autonomía local); aunque dicho argumento pretendió justificar la supremacía del poder federal sobre el gobierno del D. F. Ello significa que tanto en 1824 como en 1856 la concurrencia de facultades y funciones entre el gobierno federal y las autoridades capitalinas fueron concebidas o conflictivas o excluyentes. Para sostener su postura, el diputado Moreno señaló que la Ciudad de México representaba un espacio de corrupción que afectaba el funcionamiento del gobierno federal.

El diputado Guillermo Prieto recuperó la preocupación de Ignacio Ramírez en materia de los derechos políticos de los capitalinos. El pronunciamiento de Guillermo Prieto sugiere que, en caso de que el congreso no resolviera el asunto de la autonomía del gobierno interno y los derechos políticos de los capitalinos, entonces la rebelión de los ciudadanos resultaba la vía legítima para recuperarlos; además, él observó que estos problemas eran una

consecuencia por el hecho de no haberse aclarado la correspondencia de funcionamiento entre el sistema federal y el modelo republicano de representación respecto de la autonomía del gobierno y la democracia locales; así que el legislador advirtió que dicha anomalía tendría que corregirse en el nuevo arreglo constitucional.

Cabe recordar que el tema de la supuesta incongruencia del sistema federal y del modelo republicano representativo frente al gobierno de la capital ya había sido discutido por los diputados Servando Teresa de Mier y Manuel Ortiz, el 23 de julio de 1824 (Anexo 2, Tabla B), abordado también por el representante del Ayuntamiento del estado de México, el 28 de octubre de 1824 (Anexo 2, Tabla D), y ampliado por los diputados Mora y Nájera, el 17 de mayo de 1825 (Anexo 2, Tabla F).[203]

Sesión del 11 de diciembre de 1856

El Congreso Constituyente en la sesión del 11 de diciembre de 1856 (Anexo 2, Tabla H) continuó discutiendo el asunto de la residencia de los poderes federales.

El diputado veracruzano José María Mata recuperó en su discurso la propuesta realizada por la comisión especial presentada el 23 de octubre de 1824 (Anexo 2, Tabla C), además de la propuesta del diputado Juan Ignacio Godoy (Anexo 2, Tabla B), en el sentido de establecer un diámetro espacial para que ahí se hospedaran los poderes de la Unión. El primero de ellos propuso que fueran diez millas y el segundo sugirió que fueran doce leguas de diámetro. Para ambos disputados la solución al conflicto del *status* jurídico-político del D. F. consistía en delimitar geográficamente a la capital; aunque, como habían discutido

[203] Véase Francisco Zarco, *op. cit.*, pp. 1098-1108 y, DDF [b]. *Cuadernos de la Reforma… 1857*, *op cit.*, pp. 7-11.

algunos legisladores en 1824, José María Mata señaló que la facultad de establecer el lugar de residencia de los poderes federales no pertenecía al Congreso Constituyente, sino al Congreso Constitucional.

Tanto Mata como Zarco coincidieron con los argumentos expuestos por los diputados Manuel Ortiz y Mariano Marín , pronunciados el 23 de octubre de 1824 (Anexo 2, Tabla C), y con la propuesta hecha por el Ayuntamiento de México el 28 octubre 1824 (Anexo 2, Tabla D), que cuestionaron el intento del congreso constituyente de cambiar la residencia de la capital, ya que dicha facultad correspondía al congreso ordinario e incluía la consulta a las entidades federativas. Por último, vale destacar existieron otro tipo de argumentos, que se expusieron en la tribuna para favorecer el cambio de sede de los poderes federales; así, el diputado Espiridión Moreno empleó argumentos subjetivos (pathos) para arremeter contra la población capitalina acusándola de estar corrompida, de poseer riqueza y gozar de considerables recursos. Algunos argumentos de esta naturaleza quedaron registrados desde los debates en 1824, el 22 y 23 de julio (Anexo 2, Tabla A-B).[204]

Sesión del 3 de enero de 1857

La comisión de División Territorial en la sesión del 3 de enero de 1857 (Anexo 2, Tablas I) propuso como medida para destrabar la discusión sobre la residencia de los poderes federales, que estos radicaran en una ciudad central; consiguientemente, sugirió que Aguascalientes fuera la ciudad federal; aunque la propuesta no resultó viable para la mayoría de los diputados.

El diputado guanajuatense Antonio Aguado señaló que el dictamen de la comisión coartaba las facultades del Congreso Constitucional ordinario, como en

[204] Véase Francisco Zarco, *ibid*, pp. 1110-1114 y, DDF [b]. *Cuadernos de la Reforma… 1857*, *ibid*, pp. 13-16.

su momento lo expresaron los diputados José María Mata y Francisco Zarco en la sesión del 11 de diciembre de 1856 (Anexo 2, Tabla H). Lo sobresaliente de la intervención del legislador Antonio Aguado fue que el Congreso Constituyente no tenía facultades para designar el lugar de residencia de los poderes federales (tarea asignada constitucionalmente al congreso ordinario).

Por su parte, para alcanzar el cometido de trasladar la sede de los poderes federales, la comisión nuevamente se apoyó en el argumento de incompatibilidad de facultades -entre el gobierno federal y el gobierno anfitrión- como principal argumento para cambiar, o no, la residencia de los poderes de la Unión, propuesta que se apoyó en el discurso del diputado Espiridión Moreno presentado el 10 de diciembre de 1856 (Anexo 2, Tabla G).[205]

Sesión permanente del 28 al 31 de enero de 1857

Los legisladores que participaron en la sesión permanente del 28 al 31 de enero de 1857 (Anexo 2, Tabla J) descartaron la posibilidad de que el D. F. se trasladara a Aguascalientes, como lo había sugerido la comisión; de suerte que la ciudad de México se perfiló para conservar los poderes federales. Entonces, como había sucedido en 1824, la discusión se centró en la autonomía del gobierno del D. F. y los derechos políticos de sus habitantes. Para dar salida al problema, la comisión propuso que el Congreso de la Unión se encargara del arreglo interior del D. F. y se permitiera a los habitantes del lugar elegir a sus autoridades políticas y municipales; la comisión no hizo referencia de la existencia de un gobernador y su elección universal.

[205] Véase Francisco Zarco, *ibid*, pp. 1177-1180 y, DDF [b]. *Cuadernos de la Reforma… 1857*, *ibid*, pp. 24-26.

Por primera vez se discutieron en tribuna aspectos vinculados con la estructura y funcionamiento de la ciudad de México; a pesar de ello, el diputado Guillermo Prieto advirtió que el tema de los derechos políticos de los capitalinos aún no se resolvía; este legislador y Francisco Zarco hicieron una férrea defensa de los derechos políticos de los capitalinos en la sesión del 10 de diciembre de 1856 (Anexo 2, Tabla G). En consonancia con ello, Ignacio Ramírez denunció que el dictamen quitaba a los habitantes del D. F. su derecho de elegir un gobernador y una asamblea legislativa.

El diputado José María Mata pronunció un discurso que contrariaba las ideas anteriores. Explicó que los ciudadanos capitalinos tenían asegurada su libertad local, puesto que la organización de los municipios había quedado en sus manos, y que así lo había propuesto la comisión; más aún, el diputado Mata aseguró que la democracia imperaría en la ciudad de México debido a que las figuras de gobierno local eran extensión de lo dispuesto por la Constitución, argumento que utilizó el legislador para asignar legitimidad y legalidad a las autoridades capitalinas y, de esta manera, contrarrestar lo referido por Guillermo Prieto el 11 de diciembre de 1856 (Anexo 2, Tabla H).

José María Mata expuso que era imposible la presencia paralela de los poderes federales y los respectivos de la capital, misma idea que presentó la comisión el 3 de enero de 1857 (Anexo 2, Tabla I); el argumento que sostenía que rara imposible la coexistencia del gobierno federal y de un gobierno local, se convirtió en el principal argumento para justificar el predominio de la Federación sobre las autoridades locales; de esta manera, la soberanía nacional se impuso a la autonomía local.

El argumento que delata una supuesta contradicción entre el sistema federal, la división de poderes y el modelo republicano de representación política, frente a la autonomía de las autoridades y el ejercicio pleno de la

democracia local, quedó de manifiesto en la argumentación sostenida por el legislador Ramírez. La muestra sobresaliente de esta corriente de pensamiento la sintetiza el diputado Ramírez,[206] quien mencionó en tribuna que mientras los poderes federales radicaran en la ciudad de México, sus habitantes no podrían reclamar sus derechos políticos ni gozar de autoridades propias; aunque sus palabras en realidad reflejan la cosmovisión decimonónica del grupo federalista, que buscó a toda costa unificar de manera real el poder político en favor de la federación, mediante una disposición vertical menguada del gobierno local, que finalmente se tradujo en la erosión de la autonomía local y en el fortalecimiento del poder federal en la entidad; además, los argumentos del diputado Ramírez también dieron continuidad a los argumentos expuestos previamente por la comisión y por el diputado Mata.

El diputado de Puebla Francisco Bauet, apoyándose en las ideas de Ignacio Ramírez, advirtió que si no existía una asamblea electa por los ciudadanos que fuese representativa de estos últimos, entonces las figuras municipales no tenían sustento alguno, es decir, el diputado hizo una aguda crítica de la intervención federal en detrimento del régimen interior del D. F. Sus observaciones destacan por denunciar la distorsión del principio federativo en la capital federal, idea que está relacionada con la concurrencia de facultades entre las diferentes esferas de gobierno coexistentes en la entidad. En ese sentido, Francisco Zarco retomó el pensamiento de los diputados Ignacio Ramírez y Francisco Bauet, ya que

[206] No incluimos el nombre completo del legislador "Ramírez" porque en el *Diario de los Debates* no se especifica; sin embargo, es necesario aclarar que no se trata del ilustre Ignacio Ramírez; así que cuando se cite a Ignacio Ramírez, su nombre aparecerá explícitamente o entre paréntesis; por lo tanto, ahora no nos estamos refiriendo a él. No obstante, en el Congreso Constituyente existieron tres diputados con el mismo apellido paterno, el primero de ellos fue Ignacio Ramírez (diputado por Sinaloa), el segundo fue Mariano Ramírez (diputado por Michoacán), y por último Mateo Ramírez (diputado por Baja California); entonces, debido a que en el Diario de los debates no siempre se incluyeron los nombres completos de los oradores, bien vale la pena hacer esta aclaración. Véase Francisco Zarco, *idem*, DDF [b]. *Cuadernos de la Reforma… 1857*, *idem*; Horacio Labastida, *Reforma y república restaurada*. *Documentos para la historia de México*, México, Miguel Ángel Porrúa, 1995, pp. 233-237.

desestimó por ínfimas las concesiones constitucionales, propuestas por la comisión, en favor de los habitantes capitalinos cuyos derechos políticos quedarían condicionados mientras permanecieran los poderes federales en la Ciudad de México.[207]

Las largas discusiones efectuadas entre 1856 y 1857 dieron como resultado que el Congreso Constituyente elaborara una nueva Constitución. En materia del D. F. se registraron cambios respecto de la experiencia de 1824. Como advertimos, la Constitución de 1857 el D. F. reconoció por primera vez que la capital era una de las partes integrantes de la nación, de manera indirecta, pues allí se erigiría el estado del Valle de México, en caso de que los poderes federales cambiaban de residencia. En suma, el D. F. quedó sujeto a las disposiciones constitucionales que privilegiaron el predominio de la Federación sobre su régimen de gobierno.

Así que los habitantes de la capital, al menos en 1824, sólo podían elegir a sus autoridades municipales y judiciales, ya que la figura de un gobernador como tal no fue contemplada en el arreglo constitucional; aunque el gobierno federal (Poder Ejecutivo y Poder Legislativo) se arrogó la facultad para designar a las autoridades de gobierno, que cumplirían ciertas funciones que podrían suponerse similares a las de un gobernador. En 1857 el esquema se mantuvo casi inalterado, salvo que los habitantes podían elegir diputados al Congreso de la Unión; no obstante, la figura del gobernador fue inexistente.[208]

Artículos 42, 43, 46 y 72 de la Constitución de 1857

[207] Véase Francisco Zarco, *op. cit.*, pp. 1238-1256; DDF [b]. *Cuadernos de la Reforma… 1857*, *op. cit.*, pp. 32-38.

[208] Véase Oziel Serrano, *op cit.*, pp.75-66, 90-91.

La Constitución de 1857, en sus artículos 42, 43, 46 y 72, establece las facultades de la Federación y su competencia dentro del D. F.:

> Título II
> Sección II.
> *De las partes integrantes de la Federación y del territorio nacional*
> Art. 42. El territorio nacional comprende el de las partes integrantes de la federación, y además el de las islas adyacentes en ambos mares.
> Art. 43. Las partes integrantes de la federación, son: los Estados de Aguascalientes, Colima, Chiapas, Chihuahua, Durango, Guanajuato, Guerrero, Jalisco, México, Michoacán, Nuevo-León y Coahuila, Oaxaca, Puebla, Querétaro, San Luis Potosí, Sinaloa, Sonora, Tabasco, Tamaulipas, Tlaxcala, Valle de México, Veracruz, Yucatán, Zacatecas y el Territorio de Baja-California
> Art. 46. El Estado del Valle de México se formará del territorio que en la actualidad comprende el Distrito federal; pero la erección solo tendrá efecto cuando los supremos poderes federales se trasladen a otro lugar
> Título III
> *De la división de poderes*
> Párrafo III.
> *De las facultades del Congreso*
> Art. 72. El congreso tiene facultad
> V. Para cambiar la residencia de los Supremos Poderes de la federación.
> VI. Para el arreglo interior del Distrito Federal y Territorios, teniendo por base el que los ciudadanos elijan popularmente las autoridades políticas, municipales y judiciales, designándoles rentas para cubrir sus atenciones locales.[209]

Sin embargo, la Constitución de 1857 sufrió dos reformas relacionadas con el D. F. En 1901 se hizo una modificación al artículo 72 constitucional en su fracción VI. De acuerdo a la reforma, el Congreso tendría como facultad exclusiva lo siguiente: se substituyó "Para el arreglo interior del Distrito federal" se cambió el verbo "Arreglo" por el verbo "legislar" para decir "Para legislar en todo lo concerniente al Distrito Federal." En 1903, por medio de una ley aprobada el 3 de marzo, se amplió la intervención federal en el D. F.; de tal manera que "el Distrito Federal, se sujete en lo administrativo, político y

[209] Véase Felipe Tena[a], *op. cit.*, pp. 606-620.

municipal, a las disposiciones del Ejecutivo Federal por medio de tres autoridades que serían el gobernador del Distrito, el presidente del Consejo Superior de Salubridad y el director general de Obras Públicas."[210]

Reflexión parcial

La conformación jurídica-política del D. F. se dibujó en 1824; aunque su creación fue posible gracias al decreto emitido por el presidente Guadalupe Victoria. El Congreso Constituyente de 1856-1857 no reconoció al D. F. como una entidad federativa firmante del Pacto Federal, pero se le aceptó como parte del territorio mexicano y se acordó que, al cambiar de residencia los Poderes Federales, entonces se erigiría allí una nueva entidad federativa que llevaría el nombre de Valle de México.

El cuadro 2 y el gráfico 2.a sintetizan la deliberación concerniente al *status* de la capital dentro del sistema federal mexicano. Los argumentos que esgrimieron los diputados para modificar la condición de la Ciudad de México fueron pronunciamientos discursivos heterogéneos (Anexo 2, Tablas G-J): en la primera posición se instalaron las iteraciones de los argumentos relativos a la constitución y la concurrencia de facultades entre la federación, estados y municipios, que ocuparon el 20% del discurso legislativo; en el segundo lugar se colocaron las iteraciones referentes al funcionamiento del sistema federal y del modelo republicano de representación política en la capital con 15.4%; en el tercer escaño se establecieron los argumentos vinculados con la gestión del gobierno federal con 12.3%; el cuarto sitio lo ocuparon las facultades del congreso con 10.8%.

[210] Véase DDF [b]. *Cuadernos de la Reforma… 1857*, *op. cit.,* p. 8.

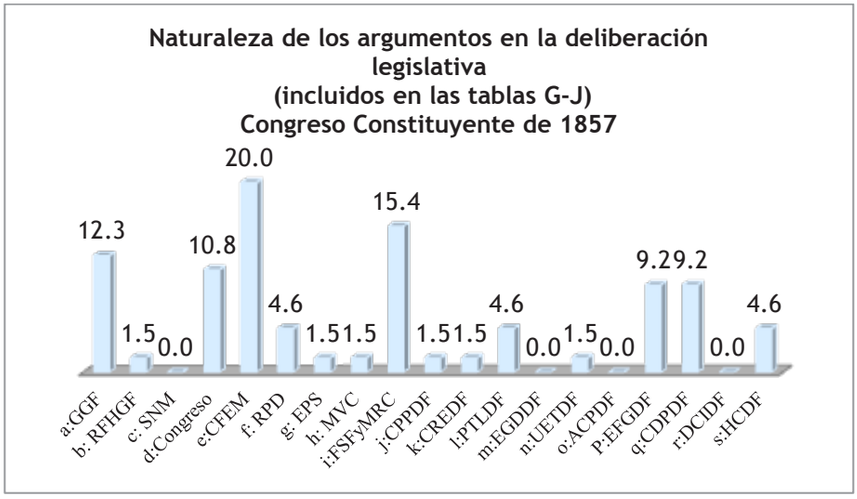
En cambio, las ideas tocantes a la estructura y funcionamiento del gobierno de la capital y las respectivas a la ciudadanía y los derechos políticos de sus habitantes se instalaron en el quinto lugar, debido a que sumaron 9.2% cada una; en el sexto sitio se ubicaron las ideas inherentes al régimen político y a la democracia, las propuestas para trasladar la sede de los poderes federales y los hábitos y costumbres de los capitalinos con 4.6% respectivamente.

A su vez, los argumentos a los que menos recurrieron los legisladores de 1857 para sostener sus ideas fueron los siguientes. En la séptimo lugar aparecieron las ideas relacionadas con los recursos financieros y hacendarios del gobierno federal, las respectivas a la ubicación y extensión territorial del D. F. , las relativas a la estabilidad política y social, medios y vías de comunicación, las conexas a la concentración de la riqueza económica y de las referentes a la concentración del poder político en el D. F. , cada una de ellas con 1.5%.

Los legisladores omitieron en su discurso los siguientes temas, ideas y argumentos. Efectivamente, en la octava grada se colocaron las ideas respectivas a la seguridad nacional y la milicia, junto con las ideas inherentes a la actividad comercial y productiva, las vinculadas al desarrollo cultural e intelectual en la Ciudad de México, y las alusivas al ámbito geográfico y demográfico, visto que tuvieron 0% de las iteraciones. Véase el cuadro 2 que ofrece una explicación gráfica de lo anterior.[211]

[211] Véase el Anexo 2.

Cuadro 2[212]



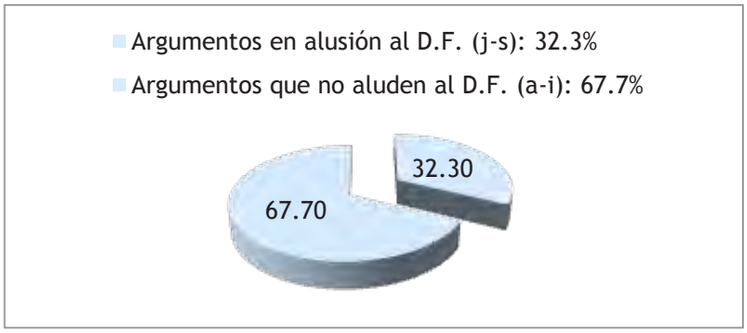
A continuación describimos en bloque el tipo de preocupaciones legislativas para abordar el *status* jurídico-político de la capital, a partir del sentido de las iteraciones ligadas al D. F. y al gobierno federal. Los argumentos que se expusieron en la deliberación de 1857 se inclinaron en favor de la órbita externa a la capital mexicana, nos referimos a temas tales como: la gestión del gobierno federal; recursos financieros y hacendarios del gobierno federal; seguridad nacional y milicia; facultades del congreso; constitución, concurrencia de facultades: federación, estados y municipios; régimen político y democracia; estabilidad política y social; medios y vías de comunicación; funcionamiento del sistema federal y del modelo republicano de representación política en la capital;

[212] Para mejor comprensión del cuadro se explica nuevamente el significado de las siglas: a) Gestión del gobierno federal (GGF); b) Recursos financieros y hacendarios del gobierno federal (RFHGF); c) Seguridad Nacional y Milicia (SNM); d) Facultades del Congreso (congreso); e) Constitución, concurrencia de facultades: Federación, estados y municipios (CFEM); f) Régimen político y democracia (RPD); g) Estabilidad política y social (EPS); h) Medios y vías de comunicación (MVC); i) Funcionamiento del sistema federal y del modelo republicano de representación política en la capital (FSFYMRC); j) Concentración del poder político en el D. F. (CPPDF); k) Concentración de riqueza económica en el D. F. (CREDF); l) Propuestas para trasladar de lugar al D. F. (PTLDF); m) Densidad poblacional en el D. F. (DPDF); n) Extensión y ubicación territorial del D. F. (EUTDF); o) Actividad productiva y comercial en el D. F. (APCDF); p) Estructura y funcionamiento del gobierno del D. F. (EFGDF); q) Ciudadanía y derechos políticos en el D. F. (CDPDF); r) Desarrollo cultural e intelectual en el D. F. (DCIDF); s) Hábitos y costumbres en el D. F. (HCDF). Véase el Anexo 2, las Tablas 2.1.1 y 2.1.2.

la iteración de estas ideas ocupó 67.7% en el discurso de los legisladores (argumentos a-i).

Por consiguiente, los temas referentes al D. F. en 1857 ocuparon 32.3% de la deliberación legislativa, esto es: los tocantes a la concentración del poder político en la ciudad de México; concentración de riqueza económica; propuestas para trasladar de lugar los poderes federales; densidad poblacional; extensión y ubicación territorial de la capital; actividad productiva y comercial en el D. F. ; estructura y funcionamiento de su gobierno; ciudadanía y derechos políticos; desarrollo cultural e intelectual; hábitos y costumbres en el D. F (argumentos j-s). En el gráfico 2.a se expone la proporción que ocuparon las ideas respectivas al D. F. en el discurso de los constituyentes.[213]

Gráfico 2.a



A partir de los resultados obtenidos en el análisis del congreso de 1857 tenemos lo siguiente, respecto de lo ocurrido en 1824: la deliberación en ambos congresos −1824 y 1857− estuvo dominada por temas que atañeron a la constitución y la concurrencia de facultades entre la federación, estados y municipios, con 15.2% 1824 y 20% en 1857; en el segundo lugar se mantuvieron los temas relativos al funcionamiento del sistema federal y del modelo

[213] Véase el Anexo 2, Apéndice 2.

republicano de representación política en la capital, con 12.1% en 1824 y 15.4% 1857; por su parte, los asuntos referidos a las facultades del congreso, el régimen político y la democracia, la concentración de la riqueza, la actividad productiva y comercial en la capital ocuparon la tercer grada en 1824 con 7.6%, mientras que en 1857 ese misma posición fue ocupada por el asunto de la gestión del gobierno federal con 12.3% de las iteraciones dentro del debate legislativo. Entonces, significa que los legisladores, entre 1824 y 1857, fueron reemplazando gradualmente en su discurso los elementos de carácter economicista para acogerse a los elementos de la eficacia organizativa del poder público, para favorecer el fortalecimiento de la federación.

Sobresale que, si consideramos lo sucedido en el congreso de 1824, en 1857 disminuyeron los porcentajes de algunas iteraciones vinculadas con: la seguridad nacional y la milicia (1.5% en 1824), medios y vías de comunicación (4.5% en 1824), concentración de la riqueza económica en el D. F. (7.6% en 1824), actividad comercial y productiva en la capital (7.6% en 1824), desarrollo cultural e intelectual en la Ciudad de México (1.5% en 1824). En 1857 todos los anteriores argumentos circundaron entre 1.5 y 0% de las iteraciones.

No obstante las variaciones advertidas, en términos generales el contenido discursivo de la deliberación legislativa de ambos congresos no manifestó un cambio notable; por lo que la proporción iterativa se mantuvo en términos similares. En 1824 la deliberación referente a la condición jurídica-política de la capital incluyó argumentos relacionados de manera directa con el D. F. (argumentos j-s), cuyo porcentaje fue 35% de las iteraciones totales; consecuentemente, los argumentos no referidos a la capital (argumentos a-i) conservaron 65%. Así que, en 1857 la relación se mantuvo casi en los mismos términos, dado que los argumentos ligados a la capital (argumentos j-s)

obtuvieron 32.3% del total, mientras que aquellos distantes de la realidad política local (argumentos a-i) retuvieron 67.7% de las menciones.

Capítulo III (segunda parte)

3.3. El Congreso de la Unión y el Distrito Federal en el siglo XX

3.3.1 El Congreso Constituyente de 1916-1917

Las *Leyes de Reforma* se llevaron a cabo a mediados del siglo XIX y su impacto tuvo efectos en las últimas décadas del mismo. En dicho periodo se registró un dominio liberal, grupo que buscó consolidar la *República representativa, popular y federada*, heredera de la *Constitución de 1824* y reivindicada en la *Constitución de 1857*. Los cambios registrados al marco constitucional pretendieron suprimir los fueros militares y eclesiásticos, como requisito para asegurar el carácter civil y laico del gobierno republicano. Por su parte, las pretensiones centralistas del grupo conservador, contrarias a la visión liberal, motivó una lucha intestina entre ambos bandos, que posteriormente se denominó *Guerra de Tres Años o de Reforma* (verificada entre 1857 y 1861 aproximadamente).[214]

El fin de la *Guerra de Reforma* y el consecuente triunfo de los liberales, además de la derrota y expulsión de las tropas francesas en 1867, fueron

[214] La realidad del país, después de la aprobación de la Constitución de 1857, estuvo lejos de mantener una paz duradera. Los conflictos entre los grupos conservadores y el grupo liberal se tradujo en una guerra que incluyó la intervención europea en México, y eventualmente la imposición del gobierno del austriaco Maximiliano de Habsburgo (1864-1867); así que la elaboración de las nuevas disposiciones legislativas en México, es decir, las *Leyes de Reforma*, no podría considerarse el resultado de un trabajo legislativo en paz de los congresistas ordinarios, sino una consecuencia del proceso convulsivo por el que pasaba la nación; de manera que la influencia del Presidente Juárez sobre los legisladores pudo ser decisiva, de hecho sus opositores acusaban a Juárez de cometer excesos y lo responsabilizaban de que el país estuviera sumido nuevamente en una guerra fratricida. En 1859 el presidente Juárez promulgó en Veracruz diversas leyes, complementarias de las dadas a conocer pocos años atrás, para así consolidar su gobierno de corte liberal. Llama la atención en este periodo que disminuyera la presencia del poder legislativo en favor del poder ejecutivo, a pesar de que en la carta de 1857 se observaba lo contrario. Véase Eduardo Andrade, *Derecho Constitucional*, México, Oxford University Press, México, 2008, pp. 54-59 y; Bertha Ulloa, en Centro de estudios históricos, *Historia General de México*, México, COLMEX, 2007, pp. 633-705.

elementos que permitieron a Benito Juárez prorrogar nuevamente su mandato presidencial (que formalmente había culminado en 1865); sin embargo, el repentino fallecimiento del mandatario en 1872 retrasó la puesta en práctica de todas las reformas que tenía contempladas. Ante la ausencia del presidente, Sebastián Lerdo de Tejada gobernó al país de 1872 a 1876; sin embargo, su pretensión por reelegirse abrió el camino al gobierno de Porfirio Díaz, quien desconoció a Lerdo de Tejada por medio del Plan de Tuxtepec.[215]

El gobierno del general Porfirio Díaz tuvo una duración que superó los treinta años −con un intervalo de cuatro años por parte Manuel González− debido a que comenzó en 1876 y culminó en 1910. El gobierno de Díaz se caracterizó por ejercer un estricto control sobre la sociedad y por haber subordinado las instituciones constitucionales en favor del Poder Ejecutivo y en menor medida al Poder Legislativo.[216]

La caída del régimen porfirista fue marcada por la Revolución mexicana de 1910, que fue encabezada por Francisco I. Madero, quien llamó a la sociedad a sublevarse contra el gobierno de Porfirio Díaz por medio del *Plan de San Luis*. El movimiento revolucionario fue un movimiento reivindicador de las causas sociales. La masa de campesinos fue protagonista en la revolución, aunque en las ciudades y centros productivos también se incorporaron tanto obreros como intelectuales.

Los grupos revolucionarios cumplieron su cometido, puesto que el general

[215] Por ejemplo, el senado fue restituido hasta 1874, cámara legislativa que fue respaldada en su momento por el recién fallecido presidente Benito Juárez; de mansera que se convertiría en equilibrio de la cámara de diputados. Véase Eduardo Andrade, *ibid*, pp. 54-59 y, Bertha Ulloa, *ibid*, pp. 633-705.

[216] El propósito de dicha estrategia era cubrir las metas económicas perseguidas por el proyecto nacional del Díaz (*orden y progreso* fue su lema), además de beneficiar a un reducido grupo de privilegiados quienes por naturaleza e intereses eran adeptos al sistema porfirista de gobierno (el grupo de *los científicos*, burócratas, militares y sectores acomodados). La tendencia del gobierno porfirista fue marcadamente centralizador, por lo tanto, las sucesivas reformas constitucionales aprobadas por el congreso respondieron a una visión centralista, vertical y autoritaria del poder político, visión que permeó en todos los espacios de la convivencia social. Véase Eduardo Andrade, *op. cit.*, pp. 54-59 y, Bertha Ulloa, *op. cit.*, pp. 633-705.

Díaz se embarcó meses después hacia Francia (en mayo de 1911). Sin embargo, la revolución continuó debido a las diferencias políticas e ideológicas entre los líderes revolucionarios. Los grupos leales a Carranza, Zapata y Villa mantuvieron una lucha constante hasta 1916, año en que se convocó a un nuevo Congreso Constituyente.[217]

El paso siguiente de las huestes revolucionarias prominentes fue diseñar un nuevo texto constitucional. El predominio carrancista sobre el resto de fuerzas revolucionarias, no permitió que los trabajos al interior del Congreso Constituyente se realizaran en un ambiente de tranquilidad, además de la heterogénea composición de dicho congreso y las diversas posturas encontradas. De esta manera, los debates estuvieron marcados por una variada convicción ideológica de sus miembros y consecuentemente su visión parlamentaria se plasmó en los artículos que aún son vigentes.

El Congreso Constituyente se reunió con tales condiciones en la ciudad de Querétaro para diseñar una nueva Carta Magna. El nuevo texto fundacional incluyó 136 artículos, divididos en nueve títulos, que reglamentan las garantías individuales, soberanía nacional, división tripartita del poder, conformación de la federación y de las entidades que la componen, de las responsabilidades de los funcionarios públicos y de la reforma constitucional, es decir, un documento completo y vanguardista en su momento, puesto que llenaba el espacio faltante en la Constitución de 1857 referente a la seguridad social, el trabajo, la educación, las garantías individuales, etc.[218]

[217] Véase José Blanco y José Woldenberg (comp.), *México a Finales del Siglo*, tomo II, México, CONACULTA-FCE, 1993; Luis Medina, *Hacia el Nuevo Estado*, México, 1920-1994, México, FCE, 1994, pp. 19-49.
[218] Véase León Javier Martínez en Mariano Palacios (coord.), *Federalismo y relaciones intergubernamentales*, México, Miguel Ángel Porrúa-Senado de la República (LIX Legislatura), 2003, p. 79; Luis Medina, *op. cit.*, pp. 19-49.

3.3.2. El Constituyente de 1916-1917

La condición jurídico-política de la capital federal se reconoció en la Constitución de 1917, en la que se suscribió a la ciudad de México para ser sede de los poderes federales y capital de la República. Además, se mantuvo la figura del gobernador para cumplir con la función de un ejecutivo local aunque subordinado al Presidente de la República, quien podía removerlo a discrecionalidad. Se respetó también al municipio como base de la organización territorial, política y administrativa de la entidad; no obstante esta conformación perduró hasta 1928.[219]

En la deliberación legislativa de 1917 el desempeño del municipio se puso en duda, por ende existieron posturas en favor de su continuidad y en contra de su existencia. Las propuestas para que la Federación conservara el control sobre el D. F. parecían superar a aquellas que pretendían asegurar la autonomía del gobierno local y los derechos políticos de sus habitantes, dicha propuesta extendía sus raíces a las constituciones de 1824 y 1857. El argumento de que el municipio libre de la ciudad de México no garantizaba la gobernabilidad de la localidad fue el más importante para pedir su desaparición, razonamiento esgrimido por los oradores relacionados con el gobierno federal; sin embargo, los constituyentes mantuvieron al municipio como base de la organización geográfica, política y administrativa en la capital del país.[220]

Los legisladores que pretendieron desaparecer al municipio hicieron referencia a la incompatibilidad de funciones entre el gobierno federal y el gobierno local. En el D. F. resultaba imposible gobernar debido a que era un el espacio geográfico en donde convivían las dos esferas de gobierno, por un lado

[219] Véase Jorge Carpizo, *La Constitución de 1917*, México, Editorial Porrúa, 1995, pp. 47-62.
[220] Véase Oziel Serrano, *La reforma política del Distrito Federal*, México, CENAM-PyV, 2001, pp. 95-120.

la municipal y por otro la federal. Se argumentó que las autoridades municipales representaban una barrera para el correcto desempeño del ejercicio gubernamental del Presidente de la república.[221]

3.3.3. La condición jurídico-política del Distrito Federal mexicano en las deliberaciones del Congreso Constituyente de 1916- 1917.[222]

Sesión del 8 y 13 de enero de 1917

El Congreso Constituyente, reunido en la ciudad de Querétaro en 1917, en la sesión del 8 de enero (Anexo 2, Tabla K) trató el tema del D. F. La comisión presentó su dictamen acerca del artículo 73 constitucional y sus fracciones. La propuesta estableció que el Congreso conservaría la facultad para cambiar la residencia de los poderes federales.

El 13 de enero el diputado veracruzano Heriberto Jara se manifestó en contra de que se aceptara la fracción segunda del artículo 72 constitucional, proponía que el Ayuntamiento del Municipio de México quedara sujeto a la Federación (Anexo 2, Tabla K). El diputado Jara no encontró razones para tal excepción a la regla, porque la Constitución aseguraba este derecho al resto de las municipalidades del país. Recordemos que entre el 28 y 31 de enero de 1857 Ignacio Ramírez, Francisco Zarco, Guillermo Prieto y Francisco Bauet (Anexo 2, Tabla J), denunciaron en tribuna la falta cometida en contra de los ciudadanos de la ciudad de México, debido a que no contaban con una asamblea local ni elegían

[221] Véase Oziel Serrano, *idem*
[222] Véase HCDD, *Diario de los Debates de la H. Cámara de Diputados 1916-1994*, (Disco 1, noviembre de 1916 a agosto de 1952), México, Cámara de Diputados, LV Legislatura, Comité de Biblioteca, 2006; DDF [a] [c]. *Cuadernos de la Reforma Política de la Ciudad de México. Debates Legislativos 1917*. México, DDF [a], 1992

a su gobernador, por tanto se limitaba el ejercicio pleno de sus derechos políticos.

El diputado Jara, lo mismo que sus antecesores, detectó que el argumento de la incompatibilidad en la coexistencia del poder federal y las autoridades locales, en realidad era un argumento que pretendía establecer la supuesta contradicción entre el funcionamiento del sistema federal y del modelo republicano de representación política, respecto de la autonomía y la democracia en la capital, con el propósito de garantizar a la federación la supremacía gubernativa sobre la capital; de manera que la génesis del problema evidenciaba una tendencia por unificar el poder político en favor de la federación arraigado dentro del sistema federal. De tal manera que, inclusive la autonomía de la municipalidad local, representó un obstáculo para el predominio de la Federación en la ciudad de México. Aunado a lo anterior, el diputado Heriberto Jara también cuestionó la calidad democrática en la entidad, debido a las restricciones impuestas desde la federación al gobierno y los habitantes del D. F.

Sesión del 14 de enero de 1917

Por otra parte, en la sesión del día 14 de enero de 1917 (Anexo 2, Tabla L), los legisladores simpatizantes que buscaron establecer la hegemonía de la Federación sobre la capital, estuvieron encabezados por los diputados Paulino Machorro y Félix F. Palavicini. El diputado jalisciense Paulino Machorro advirtió que, de admitirse el ejercicio pleno del Municipio de México, entonces los poderes federales quedarían sometidos a una figura local de gobierno, aspecto que no era considerado viable por el legislador.

En esencia, el tema de la soberanía nacional frente a la autonomía de las autoridades se fue expuesto por Zarco, que a su vez retomó los argumentos del diputado Mariano Marín –el 23 de octubre de 1824 (Anexo 2, Tabla C); sin dejar de lado la exposición hecha por el representante del Ayuntamiento de México –el 28 de octubre de 1824 (Anexo 2, Tabla D); así como por los argumentos del diputado Mora pronunciados el 17 de mayo de 1825 (Anexo 2, Tabla F).en 1857 por los legisladores Ramírez y José María Mata, pronunciamiento expuestos en la sesión permanente del 28 al 31 de enero de 1857 (Anexo 2, Tabla J); así que el legislador Paulino Machorro dio continuidad al argumento de imponer una visión hegemónica de la Federación sobre las autoridades locales del D. F.

El diputado Félix F. Palavicini, asumió una actitud que no favoreció al régimen democrático de la capital, pues denostó la autonomía de sus autoridades y los derechos políticos de sus habitantes. Cabe hacer notar que el diputado Palavicini participó en el Congreso Constituyente de 1917 como representante del D. F. El legislador expuso en tribuna que la subordinación del Ayuntamiento de México a los dictados de los poderes federales no cuestionaba de ninguna forma al régimen democrático en su conjunto; además sugirió que la sana convivencia entre los poderes federal y local se resolvería a partir de una respuesta técnica, que se podría traducir en la supresión de la autonomía local para favorecer la supremacía de la federación.

Por lo visto, para Palavicini el funcionamiento apropiado de la Federación y la supremacía de sus facultades en el lugar de su sede excusaba la suspensión de los principios democráticos de la entidad y municipio, es decir, que fuesen los anfitriones de los poderes de la Unión; por esto, el legislador retomó los argumentos de los legisladores del siglo XIX, que consideraron muy difícil la coexistencia de los poderes federales dentro de la capital; de forma que para

garantizar el funcionamiento de la federación se invocó la desaparición de la autonomía local.

El diputado tabasqueño Rafael Martínez -en consonancia con lo expresado en el 13 de enero del mismo año por Heriberto Jara- denunció que la pretensión de cancelar al Ayuntamiento de México e imponer a la Federación como rectora del mismo, respondía a una motivación de carácter político. El diputado Jara había señalado que la desaparición del Ayuntamiento ocultaba un propósito centralizador del poder. En las sesiones transcurridas entre el 28 al 31 de enero de 1857 (Anexo 2, Tabla J), el diputado jalisciense Espiridión Moreno advirtió que el D. F. ya era muy poderoso. Ello muestra que algunos diputados de ambos congresos (1857 y 1917) veían con desconfianza la intención de fortalecer a la capital; este punto era parte importante en la discusión en 1917.

El legislador Rafael Martínez, quien retomó lo expresado por el diputado Ignacio Ramírez el 10 de diciembre de 1856 (Anexo 2, Tabla G), señaló que el conflicto generado por la existencia de los municipios de la capital revestía una cuestión meramente reglamentaria, de tal suerte que la convivencia en un mismo sitio de los poderes federales y las autoridades de la capital —consideró el diputado Martínez— se resolvería con la promulgación de un reglamento. El punto relevante de la intervención del diputado tabasqueño ponderó los principios del modelo republicano de representación política como garante del funcionamiento del gobierno de la ciudad de México.

El D. F. quedó supeditado a los dictados de la Federación al aprobarse la Constitución en 1917, como sucedió en 1824 y 1857. El artículo 43 constitucional consideró que el D. F. era parte integrante de la nación, esto se hizo de manera expresa en el texto constitucional por primera vez. El artículo 44 advirtió que el estado del Valle de México se establecería de facto en el momento en que los poderes federales cambiaran su residencia, condición

establecida en 1857. Los ayuntamientos continuaron siendo la base primaria de organización local, excepto el Ayuntamiento de México, puesto que así lo establecieron las reformas de 1901 y 1903 realizadas en el periodo de gobierno de Porfirio Díaz; por cierto, dichos cambios fortalecieron la tendencia centralizadora del poder político en la ciudad de México. Así quedó plasmado en los artículos referentes al D. F. en la Constitución de México 1917.

Artículos 43, 44 y 92 de la Constitución de 1917

En la Constitución de 1917 se establecieron las facultades de la Federación y su competencia dentro del D. F. :

> TÍULO SEGUNDO
> CAPÍTULO II
> *De las partes integrantes de la Federación y del territorio nacional*
> Art. 43. Las partes integrantes de la Federación son los Estados de Aguas calientes, Baja California, […] Distrito Federal y los Territorios de la Baja California Sur y de Quintana Roo.
> Art. 44. El Distrito Federal se compondrá del territorio que actualmente tiene, y en el caso de que los Poderes Federales se trasladen a otro lugar, se erigirá el Estado del Valle de México, con los límites y extensión que le asigne el Congreso General.
> […]
> TÍULO TERCERO
> […]
> CAPÍTULO II
> […]
> SECCIÓN III
> *De las facultades del Congreso*
> V. Para cambiar la residencia de los Supremos Poderes de la Federación;
> VI. Para legislar en todo lo relativo al Distrito Federal
> 1ª. El Gobierno del Distrito Federal estará a cargo del Presidente de la República, quién lo ejercerá por conducto del órgano u órganos que determine la ley respectiva.
> […]
> CAPTÍULO III
> *Del Poder Ejecutivo*

> […]
> Art. 92. […] Los reglamentos, decretos y órdenes del Presidente, relativos al Gobierno del Distrito Federal y a los Departamentos Administrativos, serán enviados directamente por el Presidente al Gobernador del Distrito y al Jefe del Departamento respectivo.[223]

Reflexión parcial

Las deliberaciones en el Congreso Constituyente de 1917 marcan una diferencia respecto de la extensión y la riqueza de las discusiones en 1824 y 1857. El cuadro 3 y el gráfico 3.a recuperan de manera sintética la esencia de la deliberación concerniente a la condición jurídico-política de la capital, provista en la Constitución de 1917. Los argumentos que esgrimieron los diputados para modificar la condición de la ciudad de México fueron pronunciamientos discursivos heterogéneos.

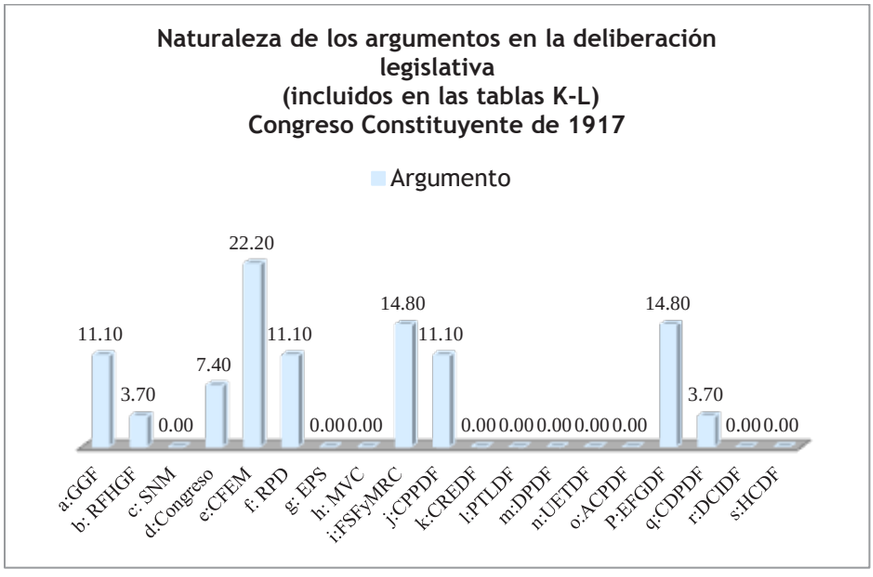
Sin embargo, las iteraciones que ocuparon nuevamente la primera posición fueron las relativas a la constitución y la concurrencia de facultades entre la federación, estados y municipios con 22.2% del discurso legislativo (Anexo 2, Tablas K y L); el segundo lugar se colocaron los argumentos tocantes al funcionamiento del sistema federal y del modelo republicano de representación política en la capital, lo mismo que los argumentos respectivos a la estructura y funcionamiento del D. F. con 14.8% cada uno; en la tercer grada se instalaron las ideas referentes a la gestión del gobierno federal, al régimen político y la democracia, lo mismo que las ideas alusivas a la concentración del poder político en la capital, con 11.1% respectivamente; en el cuarto escaño se establecieron las expresiones conexas a las facultades del congreso (ordinario y constituyente) con 7.4%; en el quinto sitio estuvieron las iteraciones inherentes a los recursos

[223] Felipe Tena [a], *Leyes fundamentales de México 1808-1979*, México, Porrúa, 1981, pp. 838-856.

financieros y hacendarios del gobierno y aquellos argumentos enlazados con la ciudadanía y los derechos políticos de sus habitantes, con 3.7%.

La deliberación, registrada en el *Diario de los Debates*, también destaca la ausencia de argumentos relacionados con la seguridad nacional y milicia; estabilidad política y social; medios de comunicación, concentración de la riqueza en la ciudad de México; propuestas para trasladar de lugar al D. F. ; densidad poblacional; extensión y ubicación territorial de la capital federal; actividad comercial y productiva y, desarrollo cultural e intelectual. Véase el cuadro 3 que ofrece una explicación gráfica de lo expuesto.[224]

Cuadro 3[225]



[224] Véase el Anexo 2.

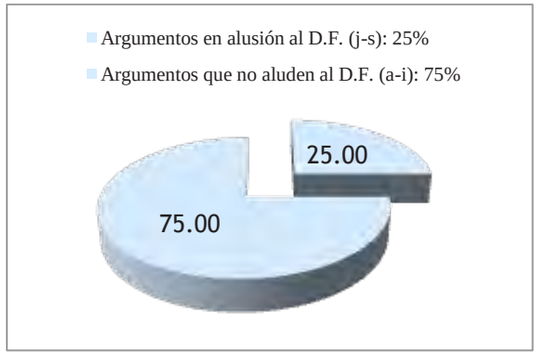
[225] Para mejor comprensión del cuadro se explica nuevamente el significado de las siglas: a) Gestión del gobierno federal (GGF); b) Recursos financieros y hacendarios del gobierno federal (RFHGF); c) Seguridad Nacional y Milicia (SNM); d) Facultades del Congreso (congreso); e) Constitución, concurrencia de facultades: Federación, estados y municipios (CFEM); f) Régimen político y democracia (RPD); g) Estabilidad política y social (EPS); h) Medios y vías de comunicación (MVC); i) Funcionamiento del sistema federal y del modelo republicano de representación política en la capital (FSFYMRC); j) Concentración del poder político en el D. F. (CPPDF); k) Concentración de riqueza económica en el D. F. (CREDF); l) Propuestas para trasladar de lugar al D. F. (PTLDF); m) Densidad poblacional en el D. F. (DPDF); n) Extensión y ubicación territorial del D. F. (EUTDF); o) Actividad productiva y comercial en el D. F. (APCDF); p) Estructura y funcionamiento del gobierno del D. F. (EFGDF); q) Ciudadanía y derechos políticos en el D. F. (CDPDF); r) Desarrollo cultural e intelectual en el D. F. (DCIDF); s) Hábitos y costumbres en el D. F. (HCDF). Véase el Anexo 2, las Tablas 2.1.1 y 2.1.2.

Los resultados agregados advierten que los pronunciamientos de los legisladores en 1917, en materia de la condición jurídica-política de la capital, favorecieron asuntos tales como: la gestión del gobierno federal; recursos financieros y hacendarios del gobierno federal; seguridad nacional y milicia; facultades del congreso; constitución, concurrencia de facultades: federación, estados y municipios; régimen político y democracia; estabilidad política y social; medios y vías de comunicación; funcionamiento del sistema federal y del modelo republicano de representación política en la capital; los argumentos acapararon 70.4% de las iteraciones dentro del discurso de los diputados (argumentos a-i).

Por consiguiente, los pronunciamientos concernientes al D. F. conservaron 29.6% de la deliberación legislativa, es decir, argumentos tocantes a la concentración del poder político en la ciudad de México; concentración de riqueza económica; propuestas para trasladar de lugar los poderes federales; densidad poblacional; extensión y ubicación territorial de la capital; actividad productiva y comercial en el D. F. ; estructura y funcionamiento de su gobierno; ciudadanía y derechos políticos; desarrollo cultural e intelectual; hábitos y costumbres en el D. F (argumentos j-s). En el gráfico 3.a se expone la proporción que ocuparon las ideas respectivas al D. F. en el discurso de los constituyentes de 1917.[226]

[226] Véase el Anexo 2, los apéndices 3, 3b y 3c.

Gráfico 3.a



Reflexión parcial (continuación)

El estudio de los tres congresos constituyentes mexicanos de 1824, 1857 y 1917, nos ofrece información relevante que explica, por un lado, el sentido de los pronunciamientos de los diputados y, por otro lado, la relevancia de la deliberación parlamentaria en la condición jurídico-política del D. F. ; en efecto, los datos evalúan el diseño institucional de la capital federal y su expresión en el arreglo constitucional nacional. Desde luego que el análisis de la evolución del marco jurídico es un paso obligado para comprender dicho asunto; sin embargo, no resulta suficiente. En consecuencia, el ejercicio del diseño institucional y su proyección en el arreglo constitucional descansa en las deliberaciones, particularmente, en el pensamiento de los legisladores vertido en el discurso.

La elaboración del marco jurídico que especifica y delimita las funciones del gobierno federal frente al gobierno local se vincula con la ideología y las concepciones particulares de los legisladores; de manera que la modificación de la ley dependerá de las preferencias o los intereses de los diputados (sus estructuras mentales de acción y sus mapas de conocimiento) , entre un congreso y otro, condicionan la creación de leyes (para hacerlas corresponder con las necesidades apremiantes de la sociedad).

Las constituciones que hemos revisado señalan la realidad nacional de esa época; por consiguiente, el entramado constitucional abrevó de realidades y fenómenos sociales distintos. En suma, las cartas constitucionales fueron elaboradas en un momento histórico particular, en medio de conflictos, cambios políticos y sociales.

Por tanto, las ideas plasmadas en el *Diario de los Debates* son ideas cuya raíz es fenomenológica, ya que estuvieron permeadas de un contexto socio-político en constante cambio; con que de ahí se desprende la relevancia de analizar el discurso legislativo, debido a que posee las claves del diseño de nuestras instituciones y su proyección constitucional. Escudriñar ¿qué se discutió? saber ¿quién lo dijo? comprender ¿qué sentido tuvieron los argumentos? ampliará la base explicativa del asunto referente a la condición jurídico-política del D. F.

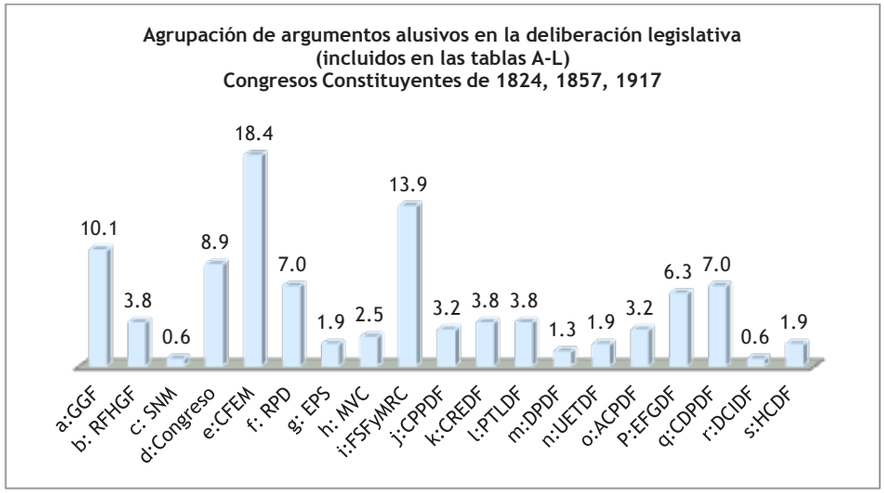
Los resultados del análisis integral de los tres periodos en estudio, 1824, 1856-1857 y 1917, arrojan los siguientes datos (Anexos 1-3, Anexo 2, Tablas A-L). En las deliberaciones de los congresos constituyentes bajo estudio, relativas al *status* jurídico-político de la capital federal mexicana, encontramos que en el primer escaño se establecieron pronunciamientos relacionados con la constitución y la concurrencia de facultades entre la federación, estados y municipios con 18.4%; en el segundo sitio se ubicaron las expresiones conexas al funcionamiento del sistema federal y del modelo republicano de representación política en la capital con 13.9%; en el tercer escalón estuvieron las enunciaciones inherentes la gestión del gobierno federal con 10.1%; en el cuarto peldaño se posicionaron las enunciaciones discursivas vinculadas con las facultades del Congreso mexicano -ordinario y constituyente- con 8.9%; el quinto lugar lo ocuparon los argumentos vinculados al régimen político y a la democracia, así como por las referencias a la ciudadanía y los derechos políticos en la capital con

7% respectivamente; en el sexto lugar se situaron las referencias a la estructura y funcionamiento del gobierno local, todas ellas con 6.3%.

Las iteraciones que menos hicieron eco en el discurso de los legisladores fueron las siguientes. En la séptima posición aparecieron manifestaciones verbales desprendidas del tema de los recursos financieros y hacendarios del gobierno federal, las propuestas para trasladar de lugar al D. F. y la concentración de la riqueza en la capital, cada rubro con 3.8%; el octavo renglón lo acapararon las ideas correspondientes a las actividades productivas y comerciales, aunadas a las intrínsecas de la concentración del poder político en la capital, con 3.2% respectivamente; en la novena posición están los argumentos relativos a los medios y vías de comunicación con 2.5%; en el décimo escaño aparecieron las enunciaciones de la ubicación territorial del D. F. , los hábitos y costumbres de los capitalinos y las concernientes a la estabilidad social y política, cada una con 1.9%; en el onceavo piso se instalaron los argumentos referentes a la densidad poblacional del D. F. con 1.3%; el lugar doceavo se posicionaron las ideas y argumentos relativos a la seguridad nacional y milicia, además de las conectadas al desarrollo cultural e intelectual en el D. F. , cada una con 0.6%. En el cuadro 3.b se sintetizan los argumentos expresados los diputados de los Congresos Constituyentes de 1824, 1857 y1917.[227]

[227] Véase el Anexo 2.

Cuadro 3.b[228]

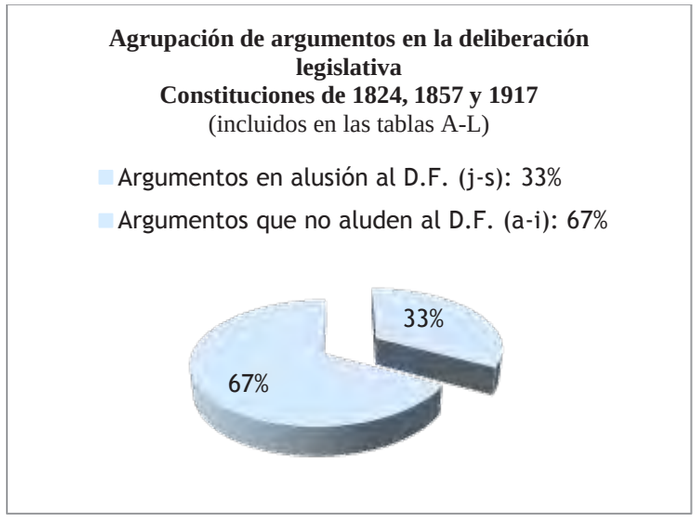


El análisis agregado de las iteraciones insertas en el discurso de los legisladores dio los siguientes resultados (datos registrados en las Anexo 2, Tablas A-L). En cuanto a los argumentos no vinculados al D. F. , estos ocuparon 67% del total, a saber: la gestión del gobierno federal; recursos financieros y hacendarios del gobierno federal; seguridad nacional y milicia; facultades del congreso; constitución, concurrencia de facultades: federación, estados y municipios; régimen político y democracia; estabilidad política y social; medios y vías de comunicación; funcionamiento del sistema federal y del modelo republicano de representación política en la capital, ello significa que los diputados utilizaron en mayor proporción argumentos cuya naturaleza no se vinculó de manera directa al D. F. (argumentos a-i).

[228] Para mejor comprensión del cuadro se explica nuevamente el significado de las siglas: a) Gestión del gobierno federal (GGF); b) Recursos financieros y hacendarios del gobierno federal (RFHGF); c) Seguridad Nacional y Milicia (SNM); d) Facultades del Congreso (congreso); e) Constitución, concurrencia de facultades: Federación, estados y municipios (CFEM); f) Régimen político y democracia (RPD); g) Estabilidad política y social (EPS); h) Medios y vías de comunicación (MVC); i) Funcionamiento del sistema federal y del modelo republicano de representación política en la capital (FSFYMRC); j) Concentración del poder político en el D. F. (CPPDF); k) Concentración de riqueza económica en el D. F. (CREDF); l) Propuestas para trasladar de lugar al D. F. (PTLDF); m) Densidad poblacional en el D. F. (DPDF); n) Extensión y ubicación territorial del D. F. (EUTDF); o) Actividad productiva y comercial en el D. F. (APCDF); p) Estructura y funcionamiento del gobierno del D. F. (EFGDF); q) Ciudadanía y derechos políticos en el D. F. (CDPDF); r) Desarrollo cultural e intelectual en el D. F. (DCIDF); s) Hábitos y costumbres en el D. F. (HCDF). Véase el Anexo 2, las Tablas 2.1.1 y 2.1.2.

Por su parte, las expresiones verbales cuya naturaleza las ligó de manera directa al D. F. ocuparon el 33% de la deliberación legislativa, a saber: concentración del poder político en la ciudad de México; concentración de riqueza económica; propuestas para trasladar de lugar los poderes federales; densidad poblacional; extensión y ubicación territorial de la capital; actividad productiva y comercial en el D. F. ; estructura y funcionamiento de su gobierno; ciudadanía y derechos políticos; desarrollo cultural e intelectual; hábitos y costumbres en el D. F. (argumentos j-s). En el gráfico 3.b se expone la proporción que ocuparon los argumentos al D. F. en el discurso de los constituyentes de 1824, 1856-1857 y 1917.[229]

Gráfico 3.b



[229] Véase los apéndices 3, 3b y 3c.

3.4. El Congreso ordinario de 1928

3.4.1 La desaparición de los municipios en la capital mexicana

Los municipios de la ciudad de México fueron suprimidos mediante una reforma constitucional de 1928; no obstante, la idea de su eliminación se había propuesto desde años atrás, sobre todo por algunos legisladores constituyentes de 1916-1917, quienes aseguraron que era imposible la convivencia en un mismo lugar de las autoridades municipales y las respectivas del gobierno federal.

Los legisladores que favorecieron erradicar al municipio señalaron que éste era una barrera que impedía el correcto desempeño de las funciones del Ejecutivo federal; también advirtieron que los municipios no gozaban de autonomía financiera, de tal suerte que la Federación era la encargada del funcionamiento del gobierno local, para lo cual destinaba elevadas cifras de su presupuesto. Lo anterior, por un lado, hacía alusión a la incapacidad económica del gobierno interno para autofinanciarse y, por otro lado, tendía a legitimar de esta manera el control exclusivo del gobierno federal en la capital. Sin embargo, la propuesta no se concretó y la estructura de los municipios quedó intacta.[230]

El presidente Álvaro Obregón consideró que los municipios eran un obstáculo para el ejercicio pleno de sus funciones; por lo tanto, él adujó que las municipalidades en la capital eran fuente de ingobernabilidad. No obstante, la verdadera razón de Obregón era consumar su proyecto hegemónico, sobre todo porque en la capital existían grupos opositores al centralismo político del

[230] Véase los pronunciamientos de los diputados Paulino Machorro y Félix F. Palavicini, registrados el 14 de enero de 1917 en el diario de los debates (Anexo 2, Tabla L), en HCDD, *Diario de los Debates de la H. Cámara de Diputados 1916-1994*, (Disco 1, noviembre de 1916 a agosto de 1952), México, Cámara de Diputados, LV Legislatura, Comité de Biblioteca, 2006; DDF [d], *Cuadernos de la Reforma Política de la Ciudad de México. Debates Legislativos 1928*, México, DDF, 1992; DDF [c], *Cuadernos de la Reforma Política de la Ciudad de México. Debates Legislativos 1917*, México, DDF, 1992.

proyecto oficial. La resistencia al proyecto fue encabezada por los laboristas, grupo inserto en el Partido Liberal Mexicano (PLM), y por algunos sindicatos afiliados a la Confederación Regional Obrera Mexicana (CROM), quienes ejercían cierto control político sobre la localidad, además de ser grupos políticos no alineados con Obregón.

En tales condiciones, tanto la estructura municipal en el D. F. como los opositores al régimen, fueron considerados un obstáculo para cumplir las metas del grupo sonorense, es decir, debido a que en la capital se arraigó la resistencia al plan oficial de unificar el poder político en favor de Obregón, entonces él recuperó los argumentos de los legisladores del siglo XIX, que hicieron alusión a la inviable coexistencia del poder federal y el poder local en un mismo espacio, para eliminar la municipalidad en la capital:

> esta iniciativa de la supresión de los municipios en el D.F. estuvo determinada por el conflicto de Obregón con la CROM [y el PLM] y la decisión del caudillo de reelegirse como presidente [...] tenía un objetivo político claro que consistía en disminuir el poder que los laboristas tenían sobre la ciudad sede de los poderes federales. La CROM había sido piedra angular para el gobierno de Calles y un sector que se oponía a la pretensión de Obregón de reelegirse. Así la desaparición del Ayuntamiento significaba también debilitar la fuerza política de los laboristas al regreso de Obregón.[231]

[231] Véase Soledad Cruz, *Crecimiento urbano y procesos urbanos en el Distrito Federal (1920-1928)*, México, UAMA, 1994, p. 108.

3.4.2 La condición jurídico-política del Distrito Federal mexicano en las deliberaciones del Congreso Constituyente de 1928[232]

Sesión del 25de abril de 1928

El Congreso Ordinario de 1928, en la sesión del 25 de abril trató el tema del D. F. (Anexo 2, Tabla M). La Comisión Permanente de la Cámara de Diputados recibió la iniciativa enviada por el Presidente Álvaro Obregón. El Ejecutivo federal expuso en dicho documento una argumentación subjetiva, pues señaló: "Tengo la impresión de que la opinión pública reclama las reformas a que me vengo refiriendo y que ella quedará satisfecha si los miembros del Poder Legislativo le prestan inmediata atención."[233]

Lo anterior significa que la iniciativa tuvo como base argumentativa un influjo emocional y no una justificación de carácter teórico o institucional. Más adelante, en la exposición de motivos, el Presidente enumeró y puntualizó los desaciertos de la administración local, particularmente aquellos asuntos vinculados con la esfera hacendaria y los respectivos a la gestión de los servicios públicos. En términos generales, Álvaro Obregón propuso la desaparición del régimen municipal en la capital federal debido a que, según su criterio "el Municipio en el Distrito Federal nació incompleto, inconsistente y, por lo mismo, autónomo únicamente en teoría"[234] Vale añadir que estos argumentos ya los habían expuesto los diputados Paulino Machorro y Félix F. Palavicini en 1917 (Anexo 2, Tabla L).[235]

[232] Véase HCDD, *op. cit.*; DDF [d], *Cuadernos de la Reforma ... op. cit.*; http://cronica.diputados.gob.mx/, revisada el 9 de febrero del 2010.
[233] Véase DDF [d]. *Cuadernos de la Reforma ... ibid*, pp. 7-13.
[234] Véase DDF [d]. *Cuadernos de la Reforma ... idem.*
[235] Véase la Anexo 2, Tabla M, que resume la iniciativa de Obregón.

Sesión del 14 de mayo de 1928

Álvaro Obregón envió días después otro documento para enriquecer su propuesta original. De esta manera, en la sesión del 14 de mayo de 1928 (Anexo 2, Tabla N), el Congreso Ordinario recibió el texto del mandatario, allí se subrayó que competía al Ejecutivo federal, y en menor medida al Congreso, la responsabilidad administrativa y el control político de la ciudad de México: "Por mandato Constitucional, el Distrito Federal es la residencia de los Supremos Poderes de la Federación; en consecuencia, indudablemente que al presidente de la República esa quien compete el Gobierno de la misma Entidad."[236]

Sesión del 16 de mayo de 1928

El 16 de mayo de 1928 las Comisiones Unidas de Gobernación y de Puntos Constitucionales (Anexo 2, Tabla O) concluyeron que la iniciativa del Presidente Obregón era completa, por tanto, decidieron hacerla propia.[237] Lo anterior motivó una discusión dentro del Congreso, por parte de quienes aprobaron el dictamen y quienes lo rechazaron. El primer diputado en hacer uso de la palabra fue Vicente Lombardo Toledano. El legislador laborista fijó su postura sobre dos temas centrales, a saber: primero, que el problema de la ciudad de México era típico de las urbes de aquella época, es decir, un asunto de reorganización administrativa y, segundo, que la solución a dicho asunto era de carácter técnico y no de carácter político, como lo había expuesto el presidente Obregón y secundado por sus adeptos.[238]

[236] Véase DDF [d]. *Cuadernos de la Reforma … op. cit.*, p. 15.
[237] Véase DDF [d]. *Cuadernos de la Reforma …*, *ibid*, pp. 16-17.
[238] Véase DDF [d]. *Cuadernos de la Reforma …*, *ibid*, pp. 17-30.

Vicente Lombardo responsabilizó al gobierno federal de tolerar el fracaso del municipio en el D. F. y con ello atentar contra la democracia "que el Estado siga tolerando la muerte del municipio, indudablemente que contribuiremos al desprestigio de los sistemas democráticos en nuestro país". El diputado incluyó en su discurso la defensa de la democracia y los derechos políticos de los capitalinos, en razón de la intervención del Ejecutivo federal en los asuntos de la entidad y el subsecuente detrimento de la participación política de los ciudadanos del D. F.[239]

La propuesta de Obregón fue defendida en el congreso por los diputados adeptos al mandatario. Así, el diputado Alejandro Cerisola cuestionó la autonomía financiera de los municipios y los responsabilizó de provocar desorden en los servicios públicos, además, el diputado apuntó que el régimen municipal impedía la gestión efectiva de gobierno, que a su vez imposibilitaba la unidad de mando y acción. De esta forma, el legislador justificó la desaparición de los municipios en razón de garantizar el progreso económico y administrativo, así como el mejoramiento de los servicios públicos en la ciudad de México.[240]

En la misma sesión del 16 de mayo, el diputado laborista Ricardo Treviño retomó el argumento de Vicente Lombardo para sostener su postura. Recordemos que en su turno como orador, Lombardo Toledano acusó al gobierno federal de tolerar el fracaso del régimen municipal, de suerte que Treviño precisó que bastaba "restar atribuciones a una entidad administrativa para que se justifique su desaparición […] es necesario que desaparezca esta

[239] "Si, pues, el municipio no ha podido trabajar fundamentalmente desde el punto de vista de su integración, desde el punto de vista de la elección de su gobierno ¿cómo hablar del fracaso del municipio en la República Mexicana? […] que los vicios de la democracia no habrán de corregirse sino con la democracia misma. Mientras nosotros queramos suprimir de una manera completa la democracia porque tiene errores, lo único que habremos de conseguir será cambiar las orientaciones definitivamente dentro de las cuales corre el tren de México […] que el Estado siga tolerando la muerte del municipio, indudablemente que contribuiremos al desprestigio de los sistemas democráticos en nuestro país. Véase DDF [d]. *Cuadernos de la Reforma …*, *ibid*, pp. 17-30

[240] Véase DDF [d]. *Cuadernos de la Reforma …*, *ibid*, pp. 31-33

disparidad de institución y de personas que intervienen en la administración de los servicios públicos".[241] Las posturas de ambos diputados, críticas del propósito centralista de Obregón, provocaron incomodidad en el recinto legislativo, particularmente entre los personeros del Ejecutivo federal.

Lo expresado por el diputado Alfonso Francisco Ramírez también nos permite ubicar el sentido de la discusión en el recinto. Él manifestó que la naturaleza del debate parlamentario se circunscribía al ámbito de la democracia y de la gestión pública, aunque en su intervención no ofreció una respuesta que vinculara una órbita en beneficio de la otra. En cambio, ofreció una explicación subjetiva para justificar la pertinencia de dicha iniciativa de reforma (argumentos similares expresó Obregón en su iniciativa): "no ha venido solamente subscrita por el general Álvaro Obregón y por un grupo de diputados, sino que ha venido subscrita por todos los habitantes de la ciudad de México y del Distrito y Territorios federales".[242] Por su parte, el diputado Aurelio Manrique, en armonía con lo expresado por los apologistas de la iniciativa del Presidente, justificó la desaparición del régimen municipal en nombre de la democracia, pues eran inoperantes como órganos de gobierno.[243]

El 17 de mayo de 1928 los Diputados aprobaron la iniciativa enviada por el Presidente, 174 legisladores lo hicieron en favor y 21 votaron en contra, así se convirtió así en proyecto de ley, documento que después fue enviado al Senado para su revisión, discusión y aprobación. El 18 de mayo los senadores lo recibieron; ese mismo día se turnó a comisiones y luego, de regreso en el pleno,

[241] Véase DDF [d]. *Cuadernos de la Reforma …*, *ibid*, pp. 34-35.
[242] Véase DDF [d]. *Cuadernos de la Reforma …*, *ibid*, pp. 35-38.
[243] Apuntó el legislador que la democracia como tal "es el gobierno del pueblo, por el pueblo y para el pueblo […] [así que] cuando una autoridad, cuando un gobernante no cumple con la finalidad esencial que su misión histórica le destinaba, debe modificarse o desaparecer [entonces] Los Ayuntamientos del Distrito Federal no han cumplido con su misión histórica en la medida que teníamos derecho a esperar, dados los enormes recursos materiales y morales de que han podido disponer […] [en conclusión] Deben desaparecer los Ayuntamientos del Distrito Federal" Véase DDF [d]. *Cuadernos de la Reforma …*, *ibid*, pp. 35-45.

votaron en favor de la minuta 39 senadores y sólo hubo una negativa. La reforma constitucional se consumó para quedar de la siguiente forma:

> Artículo 73. El Congreso tiene facultad:
> VI. Para legislar en todo lo relativo al Distrito y Territorios Federales, sometiéndose a las bases siguientes:
> 1a. El Gobierno del Distrito Federal estará a cargo del presidente de la República, quien lo ejercerá por conducto del órgano u órganos que determine la ley respectiva.
> 2a. El Gobierno de los Territorios estará a cargo de los gobernadores, que dependerán directamente del presidente de la República, quien los nombrará y removerá libremente.
> 3a. Los gobernadores de los Territorios acordarán con el presidente de la República por el conducto que determine la ley.[244]

Reflexión parcial

Los diputados del Congreso Ordinario de 1928 lograron modificar la estructura del gobierno de la capital federal, a diferencia de lo sucedido en 1917. La deliberación se centró en la pertinencia de conservar el régimen municipal. El cuadro 4 y el gráfico 4a reflejan la discusión en torno de la modificación de la condición jurídico-política de la urbe. Los argumentos ofrecidos en tribuna para modificar el régimen de la ciudad de México se ubicaron en dos bloques: quienes estuvieron de acuerdo en suprimir las municipalidades y quienes se opusieron a ello.

El contenido argumentativo de la deliberación en torno al *status* de la capital, y la desaparición de los municipios en la entidad, ofrecieron los siguientes datos. La revisión del diario de los debates de 1928 (Anexo 2, Tablas M y O) demuestra que: en el primer sitio de la escala se ubicaron las expresiones conexas con la concentración del poder político en el D. F. y las alusivas a la

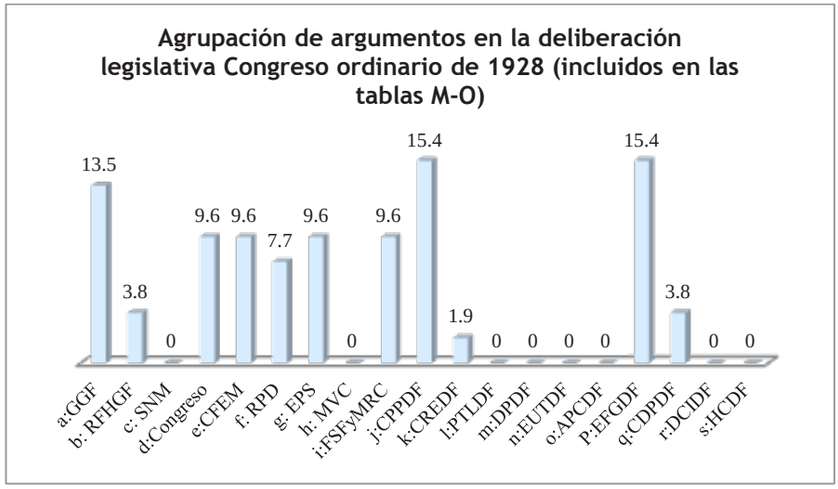
[244]Véase DDF [d]. *Cuadernos de la Reforma …*, *ibid*, pp. 49-55.

estructura y funcionamiento del gobierno local, ambas con 15.4%; en el segundo escalón estuvieron las enunciaciones inherentes a la gestión del gobierno federal con 13.5%; en el tercer peldaño se posicionaron las alusiones vinculadas con las facultades del congreso, las vinculadas con la constitución y la concurrencia de facultades entre la federación, estados y municipios, la estabilidad política y social y el funcionamiento del sistema federal y del modelo republicano de representación política en la capital, todas ellas con 9.6%; en la cuarta columna aparecen las enunciaciones discursivas desprendidas del régimen político y la democracia con 7.7%; el quinto renglón lo acapararon las menciones correspondientes con los recursos financieros y hacendarios del gobierno federal, junto con los que atañeron a la ciudadanía y los derechos políticos de sus habitantes, ambos con 3.8%; en el sexto piso se mantuvieron las improntas respectivas a la concentración de la riqueza en la ciudad de México con 1.9%.

En la séptima posición sobresalen, por su ausencia en la deliberación, las iteraciones relativas a: seguridad nacional y milicia, medios de comunicación, propuestas para trasladar de lugar al D. F. , densidad poblacional, extensión y ubicación territorial de la capital federal, actividad comercial y productiva , desarrollo cultural e intelectual, además de las alusivas a los hábitos y las costumbres de los capitalinos. Véase el cuadro 4 que ofrece una explicación gráfica de lo expuesto.[245]

[245] Véase Anexo 2.

Cuadro 4[246]



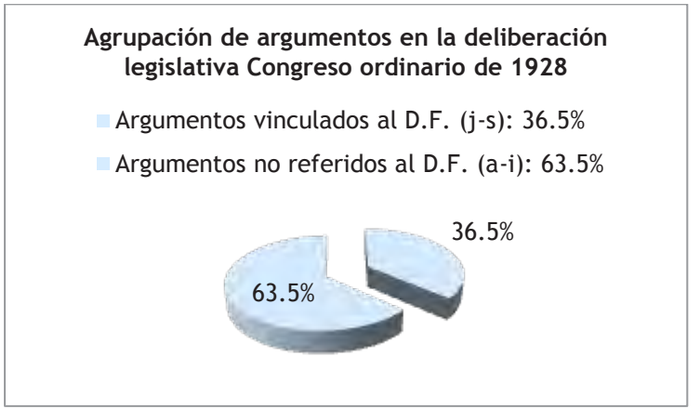
La suma en bloque de las iteraciones dentro del debate legislativo en 1928 ayuda a dimensionar el sentido de la reforma en materia del D. F. La propuesta por erradicar el régimen municipal en la ciudad de México propició que los diputados apoyaran sus ideas con argumentos tales como: la gestión del gobierno federal; recursos financieros y hacendarios del gobierno federal; seguridad nacional y milicia; facultades del congreso; constitución, concurrencia de facultades: federación, estados y municipios; régimen político y democracia; estabilidad política y social; medios y vías de comunicación; funcionamiento del sistema federal y del modelo republicano de representación política en la capital. Todos los anteriores son argumentos sin referencia directa al D. F. , aun así,

[246] Para mejor comprensión del cuadro se explica nuevamente el significado de las siglas: a) Gestión del gobierno federal (GGF); b) Recursos financieros y hacendarios del gobierno federal (RFHGF); c) Seguridad Nacional y Milicia (SNM); d) Facultades del Congreso (congreso); e) Constitución, concurrencia de facultades: Federación, estados y municipios (CFEM); f) Régimen político y democracia (RPD); g) Estabilidad política y social (EPS); h) Medios y vías de comunicación (MVC); i) Funcionamiento del sistema federal y del modelo republicano de representación política en la capital (FSFYMRC); j) Concentración del poder político en el D. F. (CPPDF); k) Concentración de riqueza económica en el D. F. (CREDF); l) Propuestas para trasladar de lugar al D. F. (PTLDF); m) Densidad poblacional en el D. F. (DPDF); n) Extensión y ubicación territorial del D. F. (EUTDF); o) Actividad productiva y comercial en el D. F. (APCDF); p) Estructura y funcionamiento del gobierno del D. F. (EFGDF); q) Ciudadanía y derechos políticos en el D. F. (CDPDF); r) Desarrollo cultural e intelectual en el D. F. (DCIDF); s) Hábitos y costumbres en el D. F. (HCDF). Véase el Anexo 2, las Tablas 2.1.1 y 2.1.2.

ocuparon 63.5% de las iteraciones dentro del discurso legislativo en 1928 (argumentos a-i).

En estas condiciones, las ideas concernientes al D. F. conservaron 36.5% de las iteraciones en el discurso, que a su vez se apoyaron en argumentos tales como: concentración del poder político en la ciudad de México; concentración de riqueza económica; propuestas para trasladar de lugar los poderes federales; densidad poblacional; extensión y ubicación territorial de la capital; actividad productiva y comercial en el D. F. ; estructura y funcionamiento de su gobierno; ciudadanía y derechos políticos; desarrollo cultural e intelectual; hábitos y costumbres en el D. F (argumentos j-s). En el gráfico 4.a se expone la proporción que ocuparon las ideas referidas al D. F. plasmadas en el discurso de los legisladores de 1928.[247]

Gráfico 4.a



Entonces, asumimos que la desaparición del municipio en la capital federal respondió a varios factores. Por un lado, se argumentó que los municipios eran incapaces de resolver los problemas apremiantes de la ciudad; aunque no debería soslayarse el reducido tiempo asignado al mandato de los munícipes (un

[247] Véase el Anexo 2, el Apéndice 4.

año), pues ello limitó considerablemente la continuidad de sus planes de gobierno; además de restarle solidez y eficiencia a la administración municipal; por otro lado, la opacidad de la ley y la multiplicidad de funciones entre distintas autoridades motivó el rezago de la función pública; aunado a lo anterior, la marcada intervención federal en las funciones del gobierno local incrementó la incertidumbre en la gestión pública interna; por último, el proyecto político y la intención hegemónica del grupo sonorense, encabezado por Obregón y Calles, contribuyó poderosamente a la desaparición del municipio en el D. F.[248]

A pesar de que otros factores también explican la desaparición de los municipio, la presión de ejercida por Álvaro Obregón fue decisiva para consumar este hecho, y así propiciar que la Federación recuperara completamente la tutela de la capital.[249] De esta manera el gobierno federal aseguró el control político sobre la capital. No obstante, la supresión de los ayuntamientos generó un vacío; consecuentemente, para asegurar la gobernabilidad en la entidad se creó el Departamento del Distrito Federal (D.D.F.). Este órgano materializó la centralización del poder político lo mismo que el sometimiento de la localidad frente a la Federación. En 1928 se promulgó la Ley Orgánica del Distrito y de los Territorios Federales, en la que se

[248] "La ambigüedad de la ley para definir las facultades de cada instancia de gobierno federal, territorial y local, dio lugar a una serie de conflictos entre ellas [...] El amplio poder del ejecutivo para intervenir tanto en el ámbito territorial como local ocasionó confusiones en los ordenamientos urbanos, en los que además participaban el gobierno del D.F. y el Ayuntamiento de México. Por otra parte, el enfrentamiento entre el Distrito Federal y la municipalidad tuvo como origen la dualidad de funciones y legislaciones para gobernar un solo espacio, la Ciudad de México". Otro aspecto a destacar en la desaparición del municipio en el D.F., se desprende de los conflictos que rodeaban a las elecciones de los mismos "En lo que respecta a los gobiernos municipales del D.F., la elección anual de presidentes municipales y cada dos años de los miembros del cabildo hicieron del municipio de la Ciudad de México objeto de luchas políticas encarnizadas". Soledad Cruz, *ibid*, pp. 82- 83, 97; Armando Cisneros Sosa, *La ciudad que construimos: registro de la expansión de la ciudad de México (1920-1976)*, México, UAMI, 1993, pp. 20-23.

[249] "La argumentación de la propuesta de Obregón [señaló] las deficiencias administrativas y financieras del Ayuntamiento [...] El 17 de mayo de 1928 [en el Congreso] se votó la propuesta [para desaparecer los municipios en el D.F.]: se dieron 174 votos en favor y 21 en contra, la ley entraría en vigor el 1º. de enero de 1929".Véase Soledad Cruz, *op. cit.*, pp. 109-110.

estableció que el D. F. se dividiría en un departamento central con trece delegaciones.[250]

El gobierno federal también originó paralelamente a la creación del D.D. F. , a un órgano público que pretendía ser un medio de comunicación entre los ciudadanos capitalinos y las autoridades locales; aunque dicha instancia sólo tuvo carácter de consultoría: el Consejo Consultivo de la ciudad de México. El Consejo pretendió ser un espacio para que los ciudadanos manifestaran sus inquietudes y necesidades.[251] Con excepción de dicho órgano consultivo, la nueva conformación estructural del gobierno capitalino mantuvo su estructura hasta 1987, año en que entró en funciones la Asamblea de Representantes del D. F. (ARDF),[252] aunque al correr de los años el número de delegaciones aumentó así como las funciones administrativas del gobierno local.[253]

[250] "[el D.F. se dividiría] en un departamento central y 13 delegaciones [en la actualidad suma 16]. El Departamento central se [formaría] con las ex municipalidades de México, Tacuba, Tacubaya y Mixcoác […] Se [formarían] 13 delegaciones: Guadalupe Hidalgo, Azcapotzalco, Ixtacalco, General Anaya, Coyoacán, San Angel, la Magdalena Contreras, Cuajimalpa, Tlalpan, Ixtapalapa, Xochimilco, Milpa Alta y Tláhuac […] El gobierno del D.F. [continuaría bajo el control] del presidente de la República quien lo ejercería por medio del D.D.F. […] El jefe del D.D.F. [reconocido después como regente] sería nombrado y removido libremente por el [Presidente] […] En las delegaciones el jefe del Departamento ejercería sus atribuciones por medio de los delegados […] [que a su vez] serían nombrados y removidos por el jefe del Departamento con la aprobación del [Ejecutivo]." Véase Soledad Cruz, *ibid*, pp. 110-111.

[251] Los líderes del Partido Nacional Revolucionario (PNR) "crearon el Consejo Consultivo de la Ciudad de México, sancionado jurídicamente por la Ley Orgánica del Distrito y de los Territorios Federales de 1928". Véase Diane E. Davis. *El Leviatán Urbano. La ciudad de México en el siglo XX*, México, FCE, 1999, p. 104.

[252] Véase Alica Ziccardi, en José F. Fernández Santillán, *et al, Análisis y perspectivas de la Reforma Política del Distrito Federal*, México, Colección Sinergia-IEDF, 2001, pp. 66-67.

[253] Véase Oziel Serrano, *La reforma política del Distrito Federal*, México, CENAM-PyV, 2001, pp. 135-152.

3.5. El Congreso Ordinario de 1994-1997

3.5.1. Antecedentes

Este aparado analiza los argumentos que expusieron los legisladores en materia de la condición jurídico-política de la capital mexicana, a partir de la reforma constitucional de 1996, información que recogimos del dictamen discutido en la Cámara de Diputados el 31 de julio de 1996.[254]

Los órganos de gobierno en el D. F. fueron diseñados durante décadas (1929-1987) al margen de la participación de sus habitantes, debido a la escasez de espacios de participación ciudadana en el esquema gubernativo. En tales condiciones los habitantes de la entidad ejercerían una presión hacia las autoridades, debido a que los ciudadanos pretendían asumir un papel protagónico en el gobierno local, lucha que apoyarían los partidos políticos.[255]

El despertar ciudadano y el crecimiento de la oposición política partidista, en la década de los años ochenta, determinó que el presidente Miguel De la Madrid (1982-1988) tomara cartas en el asunto; así propuso la realización de una

[254] "Dictamen de la Comisión de Gobernación y Puntos Constitucionales, respecto a la iniciativa suscrita por los coordinadores de los grupos parlamentarios de los partidos políticos representados en las cámaras de Diputados y de Senadores, conjuntamente con el Presidente de la República, que contiene proyecto de decreto que reforma, adiciona y deroga diversas disposiciones de los artículos 35, 36, 41, 54, 56, 60, 73, 74, 94, 98, 99, 101, 105, 108, 110, 111, 116, 122 y el tercero transitorio del decreto de fecha 2 de septiembre de 1993, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en materia electoral". Véase:http://cronica.diputados.gob.mx;http://www2.scjn.gob.mx/leyes/UnProcLeg.asp?nIdLey=130&nIdRef=146&nIdPL=2&cTitulo=CONSTITUCION%20POLITICA%20DE%20LOS%20ESTADOS%20UNIDOS%20MEXICANOS&cFechaPub=22/08/1996&cCateg=DECRETO&cDescPL=DICTAMEN/ORIGEN, revisada el 9 de febrero del 2010.

[255] Véase Carlos Martínez Assad, en Gustavo Ernesto Emmerich, *Las elecciones en la ciudad de México, 1376-2005*. México, IEDF-UAMI, 2005, pp. 363-384; Pablo Javier Becerra, en Gustavo Ernesto Emmerich, *ibid*, pp. 312-332; D. D. F. *[e] Cuadernos de la Reforma Política de la Ciudad de México, Posiciones Históricas de los Partidos Políticos sobre el Gobierno del Distrito Federa 1965-1991*, México, DDF [a], 1992, pp. 1-14.

consulta cuyos resultados llevarían luz a los legisladores, encargados de diseñar un nuevo esquema de gobierno para la capital.[256]

El resultado inmediato y concreto de dicha consulta fue la creación de la Asamblea de Representantes del Distrito Federal (ARDF), órgano legislativo vigente de 1988 a 1991, periodo inserto en el gobierno de Carlos Salinas de Gortari (1988-1994). Es necesario acotar que la ARDF intentó infructuosamente convertirse en un órgano de representación real de los capitalinos; sobre todo, porque la nueva figura legislativa ofreció resultados limitados. A pesar del reducido avance en materia de participación y representación en la ciudad de México, vale reconocer que las modificaciones registradas sentaron las bases para las futuras transformaciones al régimen político interno.[257]

El regente Manuel Camacho Solís, encargado del gobierno del D. F. en 1992, propuso un esquema de reforma política que motivó la inmediata reacción de los citadinos, quienes ofrecieron también su propuesta mediante la realización de un plebiscito; con ello se mostró el alcance de la participación ciudadana en la modificación de la estructura de gobierno local. Al año siguiente apareció un decreto presidencial que reformó la Constitución y que trastocaría el régimen de la capital.[258]

El decreto del 25 de octubre de 1993 modificó, por un lado, algunas facultades del Poder Legislativo y del Ejecutivo federal, respecto del gobierno de

[256] Véase "Desde el inicio de su campaña De la Madrid pensaba que la descentralización de la toma de decisiones urbanas fortalecería los principios y las prácticas de la democracia." Diane E. Davis, *El Leviatán Urbano. La ciudad de México en el siglo XX*, México, FCE, 1999, pp. 373, 413.
[257] Véase Diane E. Davis, *ibid.*
[258] Véase Pablo Javier Becerra, en Gustavo Ernesto Emmerich, *op cit.*, pp. 328-329; En el plebiscito de 1993 llevado a cabo en la capital mexicana "Asistieron a la consulta 331,367 habitantes del DF; es decir, que en promedio se presentaron 115 personas a cada una de las casillas [...] la consulta se realizó con independencia de los partidos políticos y de cualquier autoridad; en ese sentido, se trató de una elección cívica en la cual participaron personas de diferentes clases y sexos [...] [con el ejercicio del plebiscito] quedó claro que era necesario abrir las puertas a la democratización de la ciudad de México; a una participación ciudadana más efectiva, que se vinculara más directamente con los órganos y actos de gobierno del DF." Véase Carlos Martínez Assad, *¿Cuál Destino para el D.F.?*, México, Océano, 1996, pp. 77-79.

la capital; aunque la Federación mantuvo el control de la localidad; por otro lado, otras tareas quedaron asignadas a la ARDF, además; el Congreso de la Unión creó el Estatuto de Gobierno del Distrito Federal (EG), que hasta la fecha cumple las funciones de una constitución local y; finalmente, también se creó un *Consejo Ciudadano*, cuyos consejeros serían el nexo entre la ciudadanía y la esfera gubernativa, al menos esa fue la idea original; es decir, serían electos de forma directa y participarían en la gestión, evaluación, supervisión y aprobación de los programas gubernamentales en las delegaciones.[259]

El presidente Ernesto Zedillo convocó en el sexenio siguiente (1994-2000) a las diversas fuerzas políticas del país para sumarse para reformar al Estado Mexicano, por supuesto que un asunto de tal envergadura incluyó al gobierno del D. F. Recordemos que antes de la reforma política de 1996 en la capital federal perduraba la figura del DDF, creada desde 1929, además del regente y la ARDF. En este contexto se llevó a cabo una reforma constitucional que cambió la estructura del gobierno en la capital federal.

La reforma política presentó novedades interesantes. En el mes de enero de 1995 los principales partidos nacionales suscribieron un *Acuerdo Político Nacional* que inauguró el diálogo para una reforma política de un alcance democrático. Desde el mes de enero de 1995 hasta el mes de julio de 1996, las diversas fuerzas políticas participaron en foros, reuniones, mesas de trabajo, firmaron acuerdos, etc., con el propósito de arribar a acuerdos y garantizar una reforma integral del Estado, aunque para algunos legisladores sólo se trató de una reforma electoral.[260]

[259] Véase Oziel Serrano, *La Reforma Política del Distrito Federal*, México, CENAM-PyV, 2001, p. 178-194; HCDD. *Crónica de la Reforma Política del Distrito Federal*, Cámara de Diputados, LV Legislatura, Comisión de régimen interno y concertación política, Instituto de Investigaciones Legislativas, México, 1993, pp. 65-95.
[260] Véase Oziel Serrano, *op.cit*., pp. 249-266; las definiciones de la reforma las ubicamos también en las distintas expresiones insertas en los discursos de los legisladores, *Anexo 2, Tabla*s P1-P7.

El congreso ordinario de 1996 aprobó en este contexto una reforma constitucional que giró en torno a la reforma del Estado e incluyó modificaciones al régimen del D. F. Los legisladores incorporaron al debate los temas vinculados con el sistema electoral (j) y el sistema de partidos (k),[261] así como enunciaciones respectivas a las elecciones en el D. F. , elementos ausentes en el debate de los congresos anteriores.[262] Por consiguiente, el debate legislativo de 1996 amplió el listado de objetos discursivos a considerar. Recuérdese que en la primera lista se sistematizaron los pronunciamientos de los congresistas de 1824, 1856-1857, 1917 y del congreso ordinario de 1928.[263]

El régimen de gobierno en la capital cambiaría para el año de 1997, como una consecuencia directa de la reforma de 1996.[264] Veamos las transformaciones relevantes. Al Poder Ejecutivo federal se le reconoció la facultad de iniciar leyes ante el Congreso en los temas vinculados con la capital; tendría el derecho de proponer a un sustituto del Jefe de Gobierno -nueva figura encargada del gobierno local- ante el Senado; conservó la facultad de presentar ante los diputados los montos de endeudamiento del gobierno local; finalmente, sería observador de la aplicación de las leyes expedidas por el Congreso dirigidas a regular la vida interna de la capital.[265]

La reforma constitucional también refrendó al Poder Legislativo la exclusividad para reglamentar lo concerniente a la capital de la república, como sucede desde 1824, aunque a la Asamblea Legislativa del Distrito Federal

[261] Las literales j y k expresan la incorporación al estudio de dos ejes temáticos: j = sistema electoral; k = sistema de partidos, véase el apéndice 5.
[262] Véase el Anexo 2, la Tabla 2.1.3.
[263] Véase el Anexo 2, las Tablas 2.1.1 y 2.1.2.
[264] "El 31 de julio y el 1 de agosto la Cámara de Diputados y el Senado del República, respectivamente, aprobaron por unanimidad la iniciativa de modificaciones y adiciones en materia de reforma electoral y política del Distrito Federal […] El 22 de agosto se publicó en *El Diario Oficial de la Federación* el Decreto mediante el cual se declaran reformados diversos artículos en materia de reforma electoral y política del Distrito Federal." Véase Oziel Serrano, *ibid*, p. 301.
[265] Véase Oziel Serrano, *ibid*, pp. 303-304.

(ALDF), entidad legislativa local que sustituyó a la extinta ARDF, le fue conferida la tarea de legislar en aquellos temas que expresamente le indicara Constitución y el EG. En este sentido, la ALDF compartiría funciones con el Poder Legislativo federal en materia de la deuda pública y; por último, el Congreso conservó la exclusividad de diseñar, reformar y expedir el EG, como se dictó en el decreto presidencial de 1993.[266]

La reforma asignó al Jefe de Gobierno la facultad de cumplir y ejecutar las leyes que expidiera el Congreso de la Unión, en materia de asuntos locales; además de presentar la iniciativa de Ley de Ingresos y del Presupuesto de Egresos para la entidad; así como promulgar, publicar y ejecutar las leyes de la ALDF y hacer las observaciones correspondientes; también presentar iniciativas de ley o decretos ante la ALDF; lo mismo que nombrar y retirar de su cargo a los servidores públicos subordinados a éste, proponer al servidor público para ser el encargado de la seguridad pública en la entidad.

Finalmente, a la ALDF le correspondería aprobar cada año la Ley de Ingresos y el Presupuesto de Egresos; proponer al sustituto del Jefe de Gobierno, en caso de falta absoluta del ejecutivo local; expedir las disposiciones que regulen los comicios locales; además, diseñar las leyes respectivas en materia de administración pública, civil, penal; presentar iniciativas de ley y decreto ante el Congreso, pero sólo en aquellas materias contempladas en Constitución.[267]

[266] Véase Oziel Serrano, *idem.*
[267] Véase Oziel Serrano, *idem*

3.5.2. La condición jurídica-política del Distrito Federal mexicano en las deliberaciones del Congreso Ordinario en 1996[268]

Sesión del 31de julio de 1996

La Comisión de Gobernación y Puntos Constitucionales, en la sesión del 31 de julio de 1996, presentó ante el pleno de la Cámara de Diputados su dictamen, en torno a la reforma política del D. F. Cabe mencionar dicho dictamen fue la respuesta a una iniciativa suscrita por los coordinadores de los grupos parlamentarios, de los partidos políticos representados en las cámaras de Diputados y de Senadores, conjuntamente con el Presidente de la República. En dicho documento se incluyó un proyecto de decreto que a la postre reformaría, adicionaría y derogaría diversos artículos de nuestra Carta Magna (Anexo 2, Tablas P1-P7).

La reforma que aprobaron los diputados también incluyó cambios referidos al D.F. y son los que a continuación se enumeran: elección directa del Jefe de Gobierno en el Distrito Federal; establecimiento de la Asamblea Legislativa y la elección de diputados locales en la capital de la República; elección indirecta para 1997 de los delegados y directa en el año 2000; restitución de facultades de gobierno y legislativas para las autoridades locales electas en el Distrito Federal.[269] No obstante la inconformidad de algunos legisladores, en general la reforma se aprobó por mayoría.

El diputado José Narro, del Partido del Trabajo (PT), aprovechó su turno en la tribuna para hacer mención del reconocimiento constitucional que la reforma haría de los derechos políticos y del fomento a la democracia directa (Anexo 2, Tabla P1). Su discursó se centró en destacar la importancia de aprobar

[268] Véase http://cronica.diputados.gob.mx ; http://www2.scjn.gob.mx, *idem*.
[269] Véase el discurso del diputado Jesús Ortega del PRD ubicado en el Anexo 2, *Tabla* P2.

la reforma -como sucedió con la mayor parte de las intervenciones en tribuna- puesto que con ella se organizarían los procesos electorales, se asignaría autonomía e independencia a los órganos electorales y, finalmente, el sistema electoral gozaría de un carácter ciudadano. El legislador no olvidó mencionar los temas referentes a los recursos económicos para las campañas políticas, el acceso equilibrado a los medios de comunicación masiva por parte de los partidos y el asunto de los consejeros electorales del IFE.

Por último, José Narro se refirió al tema del D. F. y lo hizo para expresar su inconformidad, debido a que la reforma impedía al primer Jefe de gobierno ser reelecto por los ciudadanos capitalinos, puesto que ocuparía (1997-2000) Cuauhtémoc Cárdenas del Partido de la Revolución Democrática (PRD). Así, el diputado del PT recuperó el tópico de la calidad de los derechos políticos de los habitantes del D. F. , como lo hicieran en su momento algunos legisladores en el siglo XIX.

Por su parte, el diputado del PRD Jesús Ortega se pronunció en tribuna en favor de los logros obtenidos por los partidos políticos que cristalizaron en la reforma política (Anexo 2, Tabla P2). Llama la atención que el legislador perredista advirtiera acerca de la crisis económica y política que prevalecía en el país, por esa razón hizo hincapié en el deterioro estructural de las instituciones del Estado mexicano, ideas que utilizó para apuntalar su argumentación. A pesar de enlistar las virtudes de la reforma, también manifestó su inconformidad por la resistencia del Gobierno y de algunos partidos políticos para consumar una reforma de alcances democráticos mayores, en particular, la negativa para favorecer la creación de instrumentos de participación ciudadana, tales como el referéndum, la iniciativa popular y el plebiscito. En materia del D. F. , por una parte, el diputado perredista lamentó que los diputados limitaran a la ALDF para que no contara con la facultad de aprobar el EG, por otra parte, se impidiera la

creación de los consejos de gobierno delegacionales, que serían contrapeso de la gestión del titular en las delegaciones.

El diputado Jorge Efraín Moreno del Partido Revolucionario Institucional (PRI) ofreció un discurso en el que valoró positivamente las modificaciones al régimen de la capital federal (Anexo 2, Tabla P4). La postura del diputado priista contrastó con la del orador que lo precedió, el diputado Ricardo García del Partido Acción Nacional (PAN), éste último se refirió a la reforma desde una perspectiva general, por tanto, los temas relacionados con la ciudad de México no aparecen en su discurso (Anexo 2, Tabla P3); el diputado panista centró su argumentación en el tema de la democracia representativa, el sistema de partidos y el sistema electoral en nuestro país.

El análisis del discurso del diputado Efraín Moreno del PRI muestra que él se preocupó más por los asuntos vinculados al el D. F. , comparándolo con el diputado Ricardo García del PAN; de tal manera que el diputado priista consideró a la reforma el comienzo de una vida democrática plena de la capital; además señaló que la reforma de 1996 garantizaba avances democráticos que constituían una "respuesta de aliento" a la ciudadanía; aún más, él aseguró que los cambios representaban una deuda democrática de la República con respecto al D. F.

El discurso pronunciado por el diputado del PRI marca un cambio en el pensamiento de los legisladores mexicanos, quienes históricamente han favorecido la supremacía de la Federación en detrimento del régimen político interno de la capital, como lo señala la reforma constitucional de 1928, debido a que los diputados afines al proyecto hegemónico del Presidente Álvaro Obregón justificaron la desaparición del municipio libre en la capital federal para garantizar así el correcto desempeño de la gestión pública (eficacia

organizativa);[270] aunque detrás de su discurso se pretendía garantizar el control total del Ejecutivo en los asuntos de la localidad; es decir, al momento de desaparecer el régimen municipal en la capital federal, los legisladores antepusieron un criterio administrativo −la gestión del gobierno federal− frente a un criterio democrático −el régimen municipal (Anexo 2, Tablas M-O).

La desaparición de los municipios en el D. F. fue dirigida por el Presidente Álvaro Obregón, quien su momento argumentó: "no es lógico que una Entidad Política que carece de soberanía dentro del Pacto Federal, como son los Territorios, se subdivida a su vez en Entidades políticas autónomas, como son los municipios libres que actualmente las componen; por lo que estimo que debe suprimirse tal subdivisión, pudiendo conservarse, para los efectos meramente administrativos".[271] A su vez, el diputado Lombardo Toledano aseguró que "el problema de la reorganización administrativa del Valle y de la ciudad de México fundamentalmente es un problema de carácter técnico y no de carácter político".[272]

Así que, después de casi setenta años de haberse aprobado la reforma de 1928, y como resultado de la experiencia del gobierno en la capital acumulada durante esos años, el diputado Efraín Moreno del PRI aseveró en 1996 que se debía "Recuperar para el Distrito Federal la plenitud democrática, sin que por ello se ponga en riesgo su calidad de sede de los poderes de la Federación, es un paso urgente y una decisión ineludible".[273]

De esta forma, la argumentación del diputado Moreno cuestionó la supuesta incompatibilidad de funciones entre la Federación y el gobierno en el D. F. , de herencia decimonónica, idea sustentada en la aparente contradicción de

[270] Véase Josep M. Colomer, *op cit*., p.165.
[271] Véase el Anexo 2, *Tabla* N.
[272] Véase el Anexo 2, *Tabla* O.
[273] Véase el Anexo 2, *Tabla* P4.

las funciones del sistema federal y del modelo republicano de representación política frente a la autonomía de las autoridades y el ejercicio pleno de la democracia locales. Por ende, Efraín Moreno afirmó que "La democracia jamás obstruye el progreso, al contrario, lo estimula; la democracia no se opone a la gobernabilidad, es su fuente más legítima; la democracia no pone en riesgo las libertades, las acrecienta y posibilita su ejercicio creativo y productivo".[274]

En su turno, el diputado Itzcóatl Tonatiuh Bravo del PRD, en la misma sesión del 31 de julio de 1996, aprovechó su turno en la tribuna para externar sus reflexiones en torno a los cambios que introduciría la reforma en discusión (Anexo 2, Tabla P5). De suerte que la democracia, el sistema electoral, el sistema de partidos y los instrumentos ciudadanos de participación directa constituyeron los temas centrales en su argumentación. En materia del D. F. , el diputado valoró de manera positiva los cambios contemplados en la reforma para la capital, de tal manera que los derechos políticos-electorales de sus habitantes se fortalecerían significativamente.

Luego de los argumentos expuesto por el legislador Bravo, el diputado Graco Luis Ramírez del PRD pronunció un discurso que contrastó con la postura de su antecesor (Anexo 2, Tabla P6), a pesar de pertenecer al mismo partido político. La posición del diputado Ramírez cuestionó el alcance de dicha reforma política para la capital, pues consideró que las transformaciones respondían a los propósitos particulares de los partidos políticos y del gobierno, no así a los intereses de los ciudadanos. De ahí que sus observaciones no avalarán los cambios propuestos. En el tema del D. F. , el legislador desestimó la objetividad del sistema electoral al momento de elegir y asignar el número de senadores de la entidad.

[274] Véase el Anexo 2, *idem.*

Por último, el diputado Alejandro Rojas del PRI presentó un discurso que destacó por la agudeza de sus apreciaciones (Anexo 2, Tabla P7). El diputado priista se opuso a que se limitara la elección a Jefe de Gobierno, como en su momento lo externó el diputado del PT José Narro (Anexo 2, Tabla P7); en este sentido recomendó se acudiera a la Suprema Corte de Justicia (SCJ) para recibir su punto de vista en materia de las modificaciones al artículo 122 constitucional.

Reflexión parcial

Los legisladores que participaron en la elaboración de la reforma constitucional de 1996 lograron modificar la estructura del gobierno de la capital federal, aunque esta vez los cambios tuvieron un sentido contrario al seguido por las modificaciones que realizó el Congreso Ordinario de 1928, quienes reestructuraron el gobierno en la capital, que implicó la supresión de los municipios y la aparición del Departamento del D. F. Entonces, si en el periodo del Presidente Álvaro Obregón la deliberación se centró en suprimir el régimen municipal, en 1996 el debate se ubicó en la democratización de la vida política del D. F. El cuadro 5 y el gráfico 5.a abordan los objetos discursivos, que nutrieron la deliberación en torno de las transformaciones del gobierno de la capital.

Las enunciaciones argumentativas en 1996 ahondaron en nuevos temas como la democracia, el sistema electoral y el sistema de partidos, la asignación de mayores márgenes democráticos a la estructura de gobierno local; además algunos asuntos discutidos en los congresos anteriores. El análisis cuantitativo de contenido de este periodo ofreció los siguientes datos.

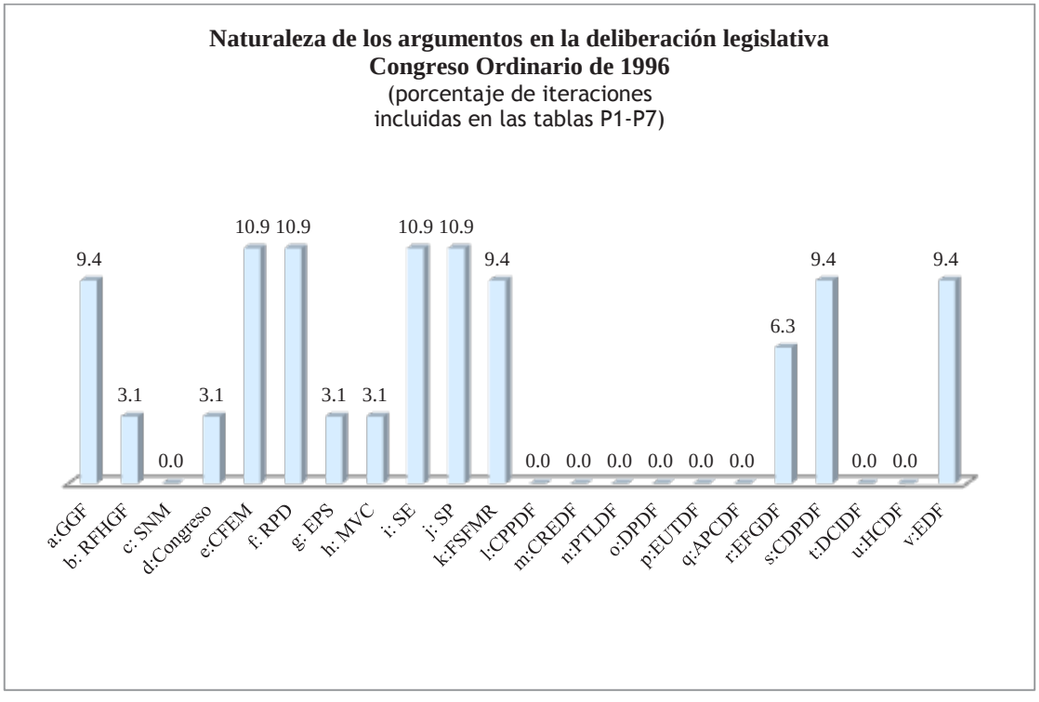
El estudio del diario de los debates de 1996 (Anexo 2, Tablas P1-P7) mostró que en la primera posición se instalaron las iteraciones relativas a la

constitución y la concurrencia de facultades entre la federación, estados y municipios, el régimen político y la democracia, el sistema electoral y el sistema de partidos, cada una de éstas con 10.9%; el segundo lugar lo ocuparon los conceptos referentes a la gestión del gobierno federal, el funcionamiento del sistema federal y del modelo republicano de representación política en la capital, la ciudadanía y derechos políticos de los habitantes de la capital y elecciones en el D. F. , cada una de ellas con 9.4%; en la tercera grada se colocaron los argumentos respectivos a la estructura y funcionamiento del gobierno local con 6.3%; en el cuarto escaño se establecieron los pronunciamientos relacionados con los recursos financieros y hacendarios del gobierno federal, las facultades del congreso, la estabilidad política y social, los medios de comunicación, cada una de éstas con 3.1%.

Por último, debido a su ausencia en el discurso de los legisladores, en el quinto sitio se ubicaron las expresiones conexas con la seguridad nacional y milicia, la concentración del poder político en el D. F. , las propuestas para trasladar de lugar al D. F. , la densidad poblacional, la extensión y ubicación territorial de la capital federal, la concentración de la riqueza en la capital, la actividad comercial y productiva , el desarrollo cultural e intelectual en la entidad y las alusivas a los hábitos y las costumbres de los capitalinos. Véase el cuadro 5 que ofrece una explicación gráfica del contenido de la deliberación legislativa, sobre la reforma constitucional en materia del D. F.[275]

[275] Véase el Anexo 2.

Cuadro 5[276]



La agrupación en bloque de las iteraciones insertas en el debate de 1996 permite ubicar el sentido de los cambios propuestos para el D. F. El propósito de democratizar la vida política interna motivó que los diputados abordaran temas cuyos argumentos fueron: la gestión del gobierno federal; recursos financieros y hacendarios del gobierno federal; facultades del congreso; constitución, concurrencia de facultades: federación, estados y municipios; régimen político y

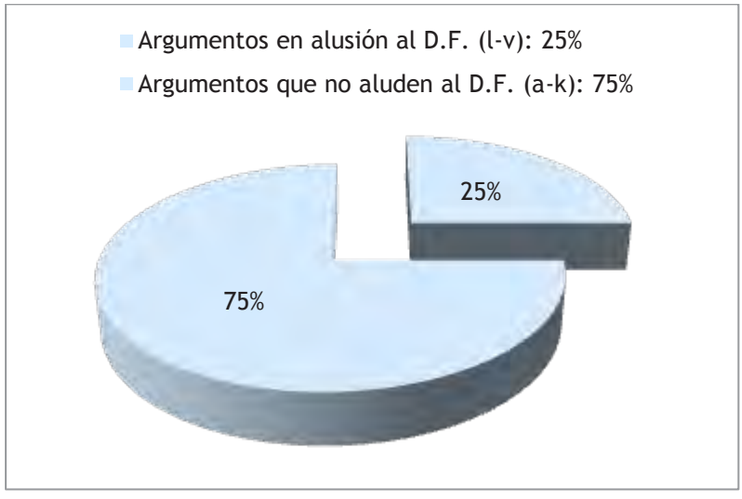
[276] Para mejor comprensión del cuadro se explica nuevamente el significado de las siglas, pero ahora ya se incluyen las nuevas variantes: a) Gestión del gobierno federal (GGF); b) Recursos financieros y hacendarios del gobierno federal (RFHGF); c) Seguridad Nacional y Milicia (SNM); d) Facultades del Congreso (congreso); e) Constitución, concurrencia de facultades: Federación, estados y municipios (CFEM); f) Régimen político y democracia (RPD); g) Estabilidad política y social (EPS); h) Medios y vías de comunicación (MVC); i) Sistema Electoral (SE); j) Sistema de Partidos (SP); k) Funcionamiento del sistema federal y del modelo republicano de representación política en la capital (FSFYMRC); l) Concentración del poder político en el D. F. (CPPDF); m) Concentración de riqueza económica en el D. F. (CREDF); n) Propuestas para trasladar de lugar al D. F. (PTLDF); o) Densidad poblacional en el D. F. (DPDF); p) Extensión y ubicación territorial del D. F. (EUTDF); q) Actividad productiva y comercial en el D. F. (APCDF); r) Estructura y funcionamiento del gobierno del D. F. (EFGDF); s) Ciudadanía y derechos políticos en el D. F. (CDPDF); t) Desarrollo cultural e intelectual en el D. F. (DCIDF); u) Hábitos y costumbres en el D. F. (HCDF); v) Elecciones en el D. F (EDF). Véase el Anexo 2, la Tabla 2.1.3.

democracia; estabilidad política y social; medios y vías de comunicación; sistema electoral; sistema de partidos; funcionamiento del sistema federal y del modelo republicano de representación política en la capital. Los anteriores fueron temas sin referencia directa al D. F.; sin embargo, estos argumentos ocuparon 75% de las iteraciones dentro del discurso de los legisladores (argumentos a-k).

Los temas concernientes al D. F. ocuparon 25% de las iteraciones en el discurso legislativo de ese año, que a su vez se apoyaron en argumentos tales como: la estructura y funcionamiento de su gobierno; ciudadanía y derechos políticos; las elecciones en el D. F. (argumentos l-v).

En el gráfico 5.a se expone la proporción que ocuparon las ideas referidas al D. F. plasmadas en el discurso de los legisladores de 1996.[277]

Gráfico 5.a



[277] Véase el Anexo 2, el Apéndice 5.

Recapitulación

El presente capítulo incluyó un análisis cuantitativo de contenido de los discursos proferidos en los congresos constituyentes de 1824, 1856-1857 y 1916-1917, así como los congresos ordinarios de 1928 y 1996, en materia de la condición jurídica-política del D. F. Mediante este análisis se averiguó cómo construyeron los legisladores su estrategia discursiva, además, qué tipo de tópicos y qué argumentos emplearon para defender una postura. De esta manera ubicamos el lugar que ha ocupado históricamente la capital federal en México, particularmente, la relevancia de su condición jurídica-política dentro del sistema federal, la división de poderes y el modelo democrático.

Los hallazgos explican la evolución institucional del D. F. a través del registro de la enunciación de los legisladores. Los datos y las cifras denotan una continuidad de la estructura mental de los oradores del siglo XIX y principios del siglo XX (los congresos de 1824, 1856-1857 y 1917); los oradores coincidieron en avalar un predominio de la Federación sobre la capital; además, interpretaron los diversos intentos de reforma política como un atentado contra la Constitución; el tema de la plenitud democrática y autonomía de las autoridades locales no mereció mayor importancia para la mayoría de los legisladores; entendieron que las facultades asignadas al Congreso General y al Ejecutivo eran superiores a las asignadas al gobierno local, que cumpliría con tareas subsidiarias.

La concepción de *capital federal*, registrada mediante la argumentación de los legisladores, marcó la deliberación y el tipo de diseño institucional para la capital, aspectos que finalmente lograron plasmarse en el marco constitucional. Así, los hallazgos numéricos revelaron que: 1) los temas no vinculados de manera directa con la capital ocuparon un mayor espacio dentro del discurso de

los legisladores, quienes a su vez sustentaron sus posturas con argumentos en favor del sistema federal o en favor de la división de poderes; 2) en cambio, los temas referentes al régimen democrático −derechos políticos de los capitalinos, autonomía del gobierno local, etc.,− generalmente se situaron en el tercer o cuarto lugar del debate legislativo.

El análisis de los enunciados constitucionales, relativos al *status* del D. F. , junto con el análisis cuantitativo de contenido del discurso legislativo, nos señala que existe una relación directamente proporcional entre el contenido del debate legislativo, el diseño institucional y los artículos de la Constitución ; por lo tanto, el impacto del discurso legislativo en el diseño institucional es relevante para la construcción de un nuevo marco jurídico para la capital. Ejemplo de lo anterior sucedió entre 1986 y 1995, ya que una nueva concepción de "Distrito Federal" −vertida en el discurso de los legisladores− permitió la aparición de figuras de gobierno en la localidad; cambios que fueron resultado de una transición democrática en el país, del pluralismo partidista (sistema de partidos); del fortalecimiento de las instituciones electorales (sistema electoral); despertar ciudadano (devino activo e informado), etc.

La calidad del debate legislativo quedó registrada en el *Diario de los Debates*, lo que ayuda a comprender cómo se proyectaron los encuadres cognitivos de los legisladores en el marco constitucional mexicano, en la hechura de las leyes. De lo anterior se desprende la relevancia y pertinencia de estudiar el discurso de los legisladores, ya que ha permitido ubicar el diseño institucional del D. F. y su proyección en el marco constitucional mexicano.

El contenido del capítulo corroboró que los objetos discursivos prevalecientes en cada periodo estudiado constituyen huellas discursivas que, a su vez, evidencian la existencia de las estructuras mentales de acción y los mapas de conocimiento prevalecientes en los legisladores; en consecuencia, la

estructura mental de acción y los esquemas mentales de los legisladores de cada época abrevaron de los sistemas ideológicos preponderantes del periodo.

Los objetos discursivos en discusión representaron un conjunto de huellas discursivas relacionadas con las estructuras mentales que caracterizaron a los legisladores de la época; por lo tanto, los mapas de conocimiento de los legisladores correspondieron a los sistemas ideológicos imperantes, que a su vez marcaron el debate legislativo, aspecto que se proyectó en el diseño institucional y en el marco constitucional mexicano. De manera que la disposición de la información, a partir de objetos discursivos y el tipo de argumentos en la deliberación legislativa, incluyeron las huellas discursivas que permiten ubican la concepción de los legisladores en torno al Distrito Federal y su *status* jurídico-político.

3.6. Consideraciones respecto al diseño institucional en el siglo XIX y su impacto en el marco jurídico del siglo XXI

El capítulo centra su análisis en el discurso legislativo del siglo XIX; el interés es explicar qué tipo de D. F. concibieron los legisladores de esa época, para luego contrastar sus argumentos con los esgrimidos por los senadores en el siglo XXI; así, se rastrearán las herencias y las transformaciones mediante el discurso legislativo. Debido a que las Comisiones de Distrito Federal, Puntos Constitucionales y Estudios Legislativos del Senado de la República −el día primero de octubre del año 2002− dictaminaron se rechazara el proyecto de decreto que reformaría el régimen político de la capital mexicana, entonces se evaluará en qué proporción dicha resolución responde a una concepción de país y gobierno decimonónica o en qué medida es resultado de una visión contemporánea de ambos conceptos.[278]

3.6.1. Las herencias y las transformaciones

La formación del Estado mexicano en el siglo XIX no fue ajena a los conflictos políticos y religiosos cuyas raíces se extienden al siglo XV en Europa; es decir, la época del derrumbe del mundo medieval, sobre todo porque allí surgió la controversia en torno a la naturaleza de la autoridad política. Además, los tres siglos de dominio colonial español en el continente americano influyeron en la

[278] Los argumentos que sustentaron la decisión de las comisiones fueron los siguientes: primero, que la Asamblea Legislativa del Distrito Federal (ALDF) no cuenta con facultades para presentar iniciativas de ley que motiven reformas constitucionales; segundo, que de aprobarse dicha minuta los Poderes Federales quedarían restringidos y limitados ante el gobierno local, lo que rompería con el orden constitucional vigente; por lo tanto, la mayoría de los senadores votaron en favor del proyecto presentado por las comisiones (47 en contra y 53 en favor).Véase Senado de la República. *Gaceta Parlamentaria* N^{0} 64, martes 1 de octubre de 2002, LVIII Legislatura, tercer año de ejercicio, primer periodo extraordinario. http://www.senado.gob.mx/.

confección institucional y el marco legal de las provincias dominadas. Por tanto, la estructura constitucional y el diseño de las instituciones políticas en nuestro país fueron creadas para delimitar el poder político −influido fuertemente por la herencia monárquica española; así se explica porque los primeros legisladores privilegiaron el control y la administración del poder por parte de las autoridades legalmente constituidas. Lo anterior significa que el principio de *constitucionalidad* desplazó gradualmente al ejercicio *unipersonal-discrecional* implícito de la monarquía.[279]

La Constitución de Cádiz, promulgada en España en 1812, ofreció mayores libertades a los territorios del reino, de esta forma las repercusiones de la nueva propuesta constitucional arribaron a Nueva España. Los elementos tales como la soberanía popular, el voto público y la asignación de facultades decisorias en favor de las Cortes hicieron eco en la conciencia novohispana; así que en los territorios americanos los individuos no tardaron en apropiarse de tales principios liberales provenientes de la península Ibérica.[280] La idea de nación se fortaleció debido al cambio de rumbo de la Corona española, que transitó de una monarquía absoluta a una monarquía parlamentaria, ello sin duda abonó el principio del bienestar común concebido como pilar del bienestar individual.[281]

La Constitución de Apatzingán, promulgada el 22 de octubre de 1814, registró en sus artículos el sentimiento libertador de los habitantes en Nueva España, inclusive algunos especialistas le confieren una mayor influencia en la Constitución de 1824,[282] sobre todo porque lograron incluirse en esta última las

[279] Véase David Held. *La democracia y el orden global. Del Estado moderno al gobierno cosmopolita*, Barcelona, Paidós, 1997, p. 60.
[280] Véase Silvio Zavala, en Patricia Galeana, *México y sus constituciones*, México, FCE, 2003, p. 16.
[281] Véase David Pantoja Morán y Jorge Mario García, *Tres documentos constitucionales en la América Latina española pre independiente*, México, IIJ de la UNAM, 1975, pp. 8-21.
[282] Véase Silvio Zavala, en Patricia Galeana, *op cit.*, pp. 31-32.

inquietudes sociales prevalecientes en la época: el interés por ampliar los márgenes de libertad y consumar la igualdad humanas, la imperiosa necesidad de organizar a la nación, los propósitos de conseguir un progreso y bienestar sociales, fueron las bases que dieron forma a la Carta Magna.[283] Las tres fuentes inspiradoras de la Constitución de Apatzingán provienen del pensamiento norteamericano, francés y español.[284]

3.6.2. La división de poderes

La división de poderes, el sistema federal y el modelo republicano son en nuestro país tres categorías de orden político nacional, que incluyen un alto nivel de complementariedad entre ellas; en consecuencia, el correcto funcionamiento de una de las categorías se sujeta al estado que guarden las dos restantes. Así, la división de poderes no podrá explicarse sin antes considerar lo que sucede en el sistema federal y la división de poderes.[285]

Los legisladores mexicanos que participaron en la creación de nuestra primera constitución hicieron una lectura de los principios de la descentralización del poder político y sus interpretaciones lograron proyectarse en el marco constitucional, inclusive ahora son conceptos relevantes para explicar nuestro diseño institucional, además del funcionamiento del sistema político mexicano.[286]

[283] Véase Ernesto de la Torre, en Patricia Galeana, *op cit.*, p. 33.
[284] Véase Oziel Serrano Salazar. *La Reforma Política del Distrito Federal*, México, CENAM-P y V, 2001, pp. 47-48.
[285] "El principio de división de poderes no es consustancial al federalismo si no hay división de poderes automática, éste no puede funcionar; éste es otro desafío absolutamente fundamental." Véase Antonio Colomer Viadel. *Constitución, Estado y democracia en el siglo XXI*, Valencia, Universidad Politécnica de Valencia, 2006, p.61
[286] Véase Adrián Gimate en Adrián Gimate-Welsh y Pedro Castro (coordinadores). *Sistema Político Mexicano. Ayer y Hoy. Continuidades y Rupturas*. Miguel Ángel Porrúa-Senado de la República, LXI Legislatura, 2010, pp. 161-210.

El diputado Manuel Ortiz denunció en 1824 que la designación de la sede de los poderes federales se realizó sin la participación ni autorización de las entidades federativas, es decir, sin el consentimiento de las legislaturas locales.[287] La denuncia que hizo el legislador denota que la interpretación que hicieron los legisladores fue muy limitada de conceptos tales como la división de poderes, federalismo y representación política de las entidades, etc.

El hecho de que en el Congreso de 1824 no estuvieran representadas las legislaturas locales muestra que desde entonces fueron sentadas las bases de un gobierno unificado horizontalmente,[288] para designar el espacio geográfico que debía ocupar la capital, pues la división de poderes se hizo imprecisa, debido a que el Consejo de la Regencia (compuesto por Nicolás Bravo, Guadalupe Victoria y Pedro C. Negrete) –especie de poder Ejecutivo– logró imponer su proyecto de D. F. en la agenda legislativa; además, como muestra de la disposición vertical del gobierno, la mayoría de los legisladores validaron en el Congreso la propuesta de hospedar a la Federación el lugar que actualmente ocupa la capital, a pesar der la inconformidad de algunos legisladores,[289] sobre todo porque la decisión no contó con la anuencia de las legislaturas locales.[290]

Cabe señalar que los diputados del congreso constituyente de 1824 no fueron representantes de sus legislaturas locales sino que participaron en nombre

[287] Véase DDF [a]. *Cuadernos de la Reforma Política de la Ciudad de México. Debates Legislativos 1824*, México, DDF, 1992, p. 57.
[288] "Un gobierno horizontalmente unificado tiende a eliminar la división vertical de poderes […] la Presidencia en una situación de gobierno unificado tiende a dominar, doblegar o incluso suprimir la Asamblea […] tiende a reducir o eliminar la autonomía de los Gobiernos regionales y locales [con el propósito de convertirse en único ganador absoluto]." Véase Josep M. Colomer. *Instituciones Políticas*, Barcelona, Editorial Ariel, 2001, pp. 163, 221.
[289] Véase los discursos del diputado por Baja California Juan Ignacio Godoy, el diputado por Puebla Mariano Marín y lo expuesto por el Ayuntamiento Constitucional de México en el Anexo 2, las Tablas A-D.
[290] Véase Antonio Colomer Viadel, *op cit.*

de la entidad federativa de origen; aunque ciertamente aún no estaban del todo delimitadas territorialmente ni contaban con podres locales constituidos.[291]

Luego de los planteamientos previos, consideramos que la designación de la ciudad capital faltó a la norma debido a la presión que ejerció el gobierno en funciones, el Consejo de la Regencia, y ello distorsionó el principio de la división de poderes: primero, porque la propuesta de crear la residencia del D. F. fue apuntalada por los representantes del gobierno, quienes lograron ubicar su proyecto en la agenda legislativa del Congreso y sembraron la duda acerca de la separación entre el poder Ejecutivo y el Legislativo (unificación horizontal del gobierno); segundo, porque la decisión de elegir la sede de los poderes federales la resolvió informalmente el Congreso Constituyente y no el Congreso Constitucional, como lo estableció la Carta Magna, particularmente, en el apartado de la función del Poder Legislativo;[292] tercero, porque los congresos locales no fueron considerados; aunada a la unificación horizontal también quedó evidenciada la disposición verticalmente del gobierno,[293] que motivaría serios conflictos entre las entidades y el gobierno central, debido a la lucha por

[291] "El 31 de marzo de 1823, el Congreso encargó el Poder Ejecutivo a un triunvirato formado por Nicolás Bravo, Guadalupe Victoria y Pedro Celestino Negrete, cuyos suplentes fueron Mariano Michelena, Miguel Domínguez y Vicente Guerrero. Después de alternarse el ejercicio del cargo, cesaron en sus funciones el 10 de octubre de 1824" Véase José Rogelio Álvarez (director). *Enciclopedia de México*, México, Enciclopedia de México, 1978, p. 4; "Sección V. De las facultades del Congreso general
Artículo 47.- Ninguna resolución del congreso general tendrá otro carácter, que el de ley o decreto.
Artículo 48.- Las resoluciones del congreso general, para tener fuerza de ley o decreto, deberán estar firmadas por el presidente, menos en los casos exceptuados en esta Constitución.
Artículo 49.- Las leyes y decretos que emanen del Congreso general tendrán por objeto:
2. Conservar la unión federal de los estados, y la paz y el orden público en lo interior de la federación;
Artículo 50.- Las facultades exclusivas del congreso general son las siguientes:
28. Elegir un lugar que sirva de residencia a los supremos poderes de la federación, y ejercer en su distrito las atribuciones de poder legislativo de un estado; 29. Variar esta residencia cuando lo juzgue necesario" Véase Felipe Tena R. *Leyes Fundamentales de México 1808 –1991*, México, Porrúa, 1991, pp. 167-175.

[292] Véase Ricardo Espinoza Toledo. *Sistemas Parlamentario, Presidencial y Semipresidencial*. Cuadernos de divulgación de la cultura democrática, Núm. 20, México, IFE, 1999, pp. 28-29; Arturo Valenzuela. *El debate actual sobre Presidencialismo y Parlamentarismo en América Latina*, México, IFE, 1999, pp. 15-16.

[293] Véase Josep M. Colomer, *op cit.*; Antonio Colomer Viadel, *op cit.*

hacer prevalecer centralización de facultades, es decir, entre la soberanía nacional respecto de la autonomía de las autoridades locales.[294]

Entonces, la residencia de los poderes federales en México fue el resultado de una decisión gubernamental cuyas características responden a una visión de gobierno que gradualmente se fue unificado de manera horizontal, pues el diseño institucional para el D. F. elaborado por los legisladores del periodo pareciera más comprometido con una visión centralista −de herencia monárquica– que republicana, ya que la decisión del gobierno en funciones influyó sobremanera en la agenda legislativa del grupo federalista, quienes a su vez avalaron la propuesta e hicieron una interpretación particular de los postulados federales.[295]

Los diputados Ignacio Ramírez, Francisco Zarco y José María Mata retomaron el tema de la condición jurídica-política del D. F. en 1857; sin embargo, en ambos congresos la mayoría de los diputados ignoraron que un congreso constituyente invadiera las funciones del congreso constitucional.[296] Lo anterior significa que el grupo hegemónico, en este caso el grupo federalista, logró imponer un proyecto nacional impenetrable que adoleció de errores de origen en su modelo.

A pesar de lo anterior, los senadores priistas pertenecientes a la LVIII legislatura en el año 2002 hicieron propios los argumentos presentados en favor de que la ciudad capital conservara, en general, el diseño institucional asignado a

[294] Los representantes del gobierno mexicano que participaron en la tribuna del congreso constituyente el 22 de julio de 1824 en favor de establecer los poderes federales en el valle de México, fueron: Lucas Alamán, Secretario de Relaciones Exteriores e Interiores (15 de mayo a 21 de septiembre de 1824); Pablo de la Llave, Secretario de Justicia (21 de abril a 10 de octubre de 1824); Francisco Arriaga, Secretario de Hacienda (2 de mayo a 8 de agosto de 1824). Véase Rogelio Álvarez, *op cit.*, p. 4. La idea de relaciones verticales y horizontales las retomamos de Josep M. Colomer, *op cit.*, 163.

[295] "El federalismo latinoamericano, no sólo el mexicano, a mi modo de ver es un pseudofeudalismo, un federalismo de tregua, o de transición para evitar las guerras civiles entre unitarios y federales." Véase Antonio C. Viadel, *op cit.*, 59.

[296] Véase DDF [b]. *Cuadernos de la Reforma Política de la Ciudad de México. Debates Legislativos 1857*, México, DDF, 1992, pp. 10-16; Francisco Zarco. *Historia del Congreso Extraordinario Constituyente (1856-1857)*, México, COLMEX, 1956, pp. 1106-1114.

la entidad desde el siglo XIX.[297] El análisis del discurso de algunos senadores destacan los principios del sistema federal y la división de poderes, por encima de los principios de la representación política del D. F. y sus habitantes. Por tanto, los argumentos que favorecen el correcto funcionamiento de la división de poderes se ha convertido en México en un ariete para hacer predominar a la Federación sobre el D. F.; así que no resulta sorprendente que los argumentos alusivos a la división de poderes y al sistema federal fueran esgrimidos por los senadores contemporáneos para impedir cambios a la Constitución y evitar de esta manera que se trastocara el diseño institucional del D. F.

Lo interesante del asunto es que en el siglo XIX consideramos que no se justificó de manera suficiente la preeminencia de la división de poderes y del sistema federal sobre la representación política de la capital y sus residentes; sin embargo, las razones manifiestas por los legisladores en el 2002 rindieron tributo al diseño institucional y el marco jurídico del siglo decimonónico, al cual consideran si no perfecto, sí intocable. Véase el Anexo 3, la Tabla 2.1.1.

3.6.3. El federalismo

Las definiciones típicas de federalismo dan cuenta de las relaciones entre un gobierno central y las entidades federativas, cuyas tareas están coordinadas, aunque prevalece la independencia entre una y otra esfera. Cada nivel de gobierno posee constitucionalmente la facultad de realizar actividades

[297] Véase Senado de la República. *Gaceta Parlamentaria* No. 64, http://www.senado.gob.mx/content/sp/sp/content/gaceta/content/ordinaria/58/content/116/dictamen_reformas73_76_etc.html; además, Diario de los debates N0 10, 1 de octubre de 2002, LVIII Legislatura, tercer año de ejercicio, primer periodo ordinario.

independientes y concurrentes, de tal manera que entre ambas esferas existe una relación de interdependencia.[298]

El federalismo mexicano que se adoptó en 1824 se apegó a los criterios del sistema federal instaurado en los Estados Unidos desde 1787;[299] sin embargo, el modelo mexicano no quedó exento de incorporar elementos del régimen monárquico español;[300] de tal suerte que algunos expertos le atribuyen rasgos pseudofeudales en su diseño y aplicación, debido a que se registró una tendencia por centralizar el poder político a costa de los principios del sistema federal. Una de las razones que se expusieron para explicar este fedecentrismo fue la idea de erradicar el conflicto bélico entre centralistas y federalistas.[301]

La idea de que existen Estados federales centralizados y descentralizados permite explicar el tipo de sistema federal adoptado en México. Las preocupaciones de los legisladores del siglo XIX acerca de la división de poderes y la participación activa de las entidades federativas en la toma de decisiones de carácter organizativo, dieron paso a propuestas descentralizadoras que no se concretarían de manera inmediata, como una consecuencia de la existencia de una visión centralista del poder político, a pesar de haberse diseñado una constitución federal. De tal suerte que nuestro Estado federal (dividido y descentralizado) incluyó aspectos que caracterizan a un gobierno unificado.[302]

[298] Véase Josep M. Colomer. *Instituciones Políticas, op cit.,* p. 206.
[299] Véase A. Hamilton *et al, op cit.,* pp. 387-400.
[300] Véase David Pantoja Morán y Jorge Mario García, *op cit.,* pp. 8-21.
[301] Véase Antonio C. Viadel, *op cit.,* p. 59.
[302] La explicación que nos sirve de sustento en materia del gobierno unificado es la siguiente: "Hay un gobierno unificado cuando un solo partido tiene poderes legislativos y ejecutivos absolutos: (ii) El partido del Presidente tiene una mayoría en la Asamblea; (iii) El partido del Gobierno central controla todos los gobiernos regionales o locales, básicamente mediante el control de los jefes ejecutivos regionales o locales." Existe una justificación para aceptar a un gobierno unificado, esta es la eficacia organizativa: "La eficacia organizativa refleja los problemas de la acción colectiva. Una sola persona o una organización pequeña como una Presidencia o un Gabinete, puede decidir más de prisa que una gran organización, como una Asamblea, por razones de unidad de propósitos y del tiempo requerido para reunir información, compartir la información de otros, negociar y votar, incluso si todos o una mayoría de los miembros de la organización numerosa comparten preferencias políticas parecidas." Véase Josep M. Colomer. *Instituciones Políticas, op cit.,* pp. 164-165; Véase Antonio C. Viadel, *op cit.,* p. 59.

La definición de la condición jurídica-política del D. F. en el siglo XIX, en materia de la descentralización del poder político, muestra que el gobierno en funciones influyó en el desahogo de la agenda legislativa, que implicó la instauración de un federalismo con tendencias centralistas, por lo que se buscó la disposición vertical del gobierno (acotamiento de la autonomía local respecto de la soberanía nacional), pues así se favorecería a los poderes federales a costa de las autoridades locales; por tanto, dicha influencia concretó la propuesta gubernamental de fijar la ciudad capital en el Valle de México.[303]

3.6.4. El federalismo y el D. F.

El análisis del los argumentos expuestos, tanto en 1824 como en 1856-1857, indican que la mayoría de los legisladores sustentaron sus argumentos en la división de poderes y el modelo republicano de representación para privilegiar la *soberanía* de la federación antes que en la *autonomía* del D. F. ,[304] sus razones fueron que la primera sólo correspondía a la nación y la segunda se asignaba a los gobiernos locales.[305] Los diputados que defendieron dicha postura emplearon en su discurso el concepto de soberanía para vincularlo con el concepto de constitucionalidad y así conferir legitimidad absoluta al primero. Además, la discusión en materia de la *soberanía* de la nación y la *autonomía* de los gobierno locales también incluyó el asunto de la *libertad* e *independencia* dentro de la

[303] Véase Josep M. Colomer, *op cit.,* pp. 169-221.
[304] "El principio de la autonomía expresa esencialmente dos ideas básicas: la idea de que las personas deben autodeterminarse y la idea de que el gobierno democrático debe ser un gobierno limitado –un gobierno que mantiene una estructura de poder legalmente circunscrita. En contra de la soberanía estatal insiste en que 'el pueblo' determina las condiciones de su asociación, y en contra de la soberanía popular señala la importancia de reconocer los límites del poder del pueblo por medio de una estructura regulatoria que es restrictiva y habilitante al mismo tiempo." David Held, *op cit.*, pp. 183-184.
[305] Ignacio Burgoa. *Derecho Constitucional Mexicano*, México, Porrúa, 1996, pp. 407-412.

Federación;[306] de este modo la libertad fue reconocida a las entidades federativas, en la idea del autogobierno; mientras que la independencia fue asignada a la Federación, con el propósito de salvaguardar la integridad nacional respecto de otras naciones.

El argumento para preservar el predominio de la Federación sobre el gobierno local del D. F. , inserto en el diseño institucional,[307] ha sido la sistemática alusión a la eventual violación de la constitucionalidad, considerada una máxima jurídica infranqueable. Por lo cual, el apego o distanciamiento del marco constitucional señala el inicio de una serie de desacuerdos entre quienes han aceptado la tesis constitucionalista[308] —que contempla la preponderancia de la Federación sobre la capital— en contra de aquellos legisladores que pretenden descentralizar las facultades entre la capital y la Federación para favorecer a la primera;[309]

En consecuencia, el diseño institucional de la capital –registrado en arreglo constitucional de este periodo– refleja que privó la unificación horizontal del poder y que perduró la disposición vertical del gobierno; en primer término, porque el gobierno en turno, sobre todo la figura del Consejo de la Regencia, impuso su proyecto de hospedar formalmente al D. F. en el Valle de México y tal decisión no fue contrariada por los poderes Legislativo ni Judicial; además, en segundo término, porque la estructura gubernativa de la capital se fincó en el interés de la federación por centralizar el mayor número de facultades en su favor y en detrimento de la autonomía de las autoridades del D. F.[310]

Los argumentos expuestos en favor del predominio de la soberanía de la

[306] Véase Flores en José Barragán *et al*. *Teoría de la Constitución*, México, Editorial Porrúa, 2003, p. 301.
[307] Véase Adrián Gimate en Adrián Gimate-Welsh y Pedro Castro (coordinadores), *op cit*., pp. 161-210.
[308] Véase Flores en José Barragán *op cit.*, p. 301; Carl Schmitt. *Teoría de la Constitución*, España, Alianza Editorial, 1996, pp. 348-349.
[309] Véase Josep M. Colomer, *op cit.*, pp. 169-223.
[310] Véase Antonio C. Viadel, *op cit.*, p. 49.

Federación sobre la autonomía de los gobiernos locales han sido una constante dentro del constitucionalismo mexicano, aunque ello no significa que las voces contrarias sean inexistentes; sin embargo, la supremacía de la Federación se ha mantenido a lo largo de los siglos: en 1824 el secretario de hacienda, Francisco Arriaga,[311] argumentó que el proyecto para trasladar a los poderes federales a otro espacio resultaba una labor imposible, lo que hace evidente el predominio de una visión de gobierno unificado horizontalmente al momento del diseño institucional para el D. F.[312]

Por su parte, Ignacio Ramírez señaló en 1857 que los representantes de Querétaro rechazaron la propuesta de hospedar a los poderes federales, luego de enterarse que su *libertad* e *independencia* se verían limitadas si decidían hospedar a los poderes federales en su entidad. Este pasaje de nuestra historia resalta el conflicto irresuelto entre la soberanía nacional y la autonomía local, particularmente en la ciudad de México, en dónde se ha privilegiado el argumento de la independencia de la federación sobre la libertad de las autoridades locales.[313]

El senador Esteban Ángeles Cerón (PRI), quien habló en nombre de las comisiones dictaminadoras en el 2002 —a propósito de la minuta con proyecto de decreto para reformar el régimen político de la capital—, dijo que si se aprobaba dicha minuta los poderes federales quedarían restringidos, limitados y sometidos ante los órganos de gobierno del D. F. , por lo que se rompería el orden constitucional vigente.[314]

En los últimos tres párrafos está presente la manera como los legisladores

[311] Véase Rogelio Álvarez, *op cit.*, p. 4.
[312] Véase DDF [a]. *Cuadernos de la Reforma … 1824, op cit.*, pp. 19-21; Josep M. Colomer, *op cit.*, pp. 163, 221.
[313] Véase DDF [b]. *Cuadernos de la Reforma … 1857, op cit.*, pp. 10-11; Francisco Zarco, *op cit.*, pp. 1106.
[314] El argumento que privilegia la supremacía de la constitución establece "porque precisamente la subordinación [de las entidades federativas en favor de la Federación] e incluso de los municipios viene en función de la idea de la propia supremacía de la constitución." Véase Antonio C. Viadel, *op cit.*, p. 49; Véase Senado de la República. *Gaceta Parlamentaria* N^{0} 64, *op cit.*

han procesado la existencia y la condición jurídica-política del D. F. respecto de la Federación; la primera visión defiende la continuidad del modelo federal y el predominio de la Federación frente a la capital (un poder centralizado), la segunda, una visión refundacional del modelo federal (descentralización del poder), para ello los legisladores proponen una adaptación del modelo que dé paso a una mayor participación del poder local y superar así el supuesto atentado en contra de la constitucionalidad. Lo cierto es que persiste la discusión conceptual entre *soberanía* frente a *autonomía* o, al menos, para el caso del D. F. el debate sigue abierto.[315] Véase el Anexo 3, la Tabla 2.1.2.

3.6.5. La democracia

Los legisladores mexicanos del siglo decimonónico tuvieron enfrente la responsabilidad de organizar al país, sacarlo de la crisis económica, asignarle instituciones (diseño) y reglamentar las relaciones entre el Estado y la sociedad (Constitución); por tanto, más que reflexionar en una apropiación conceptual idónea e instrumentación del término *democracia*, los diputados determinaron sentar las bases de la organización nacional. De manera que el modelo norteamericano se presentó como fuente inmediata para construir el Estado mexicano, aunque la realidad social en ambas naciones distara de ser simétrica.[316]

[315] El principio de subsidiaridad del federalismo establece que "El federalismo, en suma, es un instrumento de la democracia [que] implica un principio de subsidiaridad por el cual, todo lo que podemos hacer en escala local, en la escala regional, no debe decidirse en escala nacional. Primero por un principio de eficacia política y, segundo, por un principio de favorecimiento de la participación como elemento fundamental de la dignidad política y del sentido de libertad." Véase Antonio C. Viadel, *op cit.*, p. 60.

[316] Martínez en Mariano Palacios Alcocer (coordinador) *Federalismo y relaciones intergubernamentales*, México, Miguel Ángel Porrúa-Senado de la República, LIX Legislatura, 2003, p. 57; Felipe Tena R. [b] *Derecho Constitucional Mexicano*, México, Porrúa, 1998, pp. 101-108.

Luego de consumada la Independencia los proyectos nacionales de los federalistas y centralistas entraron en conflicto (aunque existieron otros grupos como los realistas o los monárquicos), en el afán de imponer su cosmovisión, ambas propuestas de organización política nacional dejaban fuera *al grupo contrario* y a la mayor parte de la población; no obstante el caso mexicano representaba una realidad distinta al caso norteamericano.[317] De esta manera, tenemos que el diseño institucional y el armado constitucional en el siglo decimonónico se construyó sobre la base de proyectos nacionales en pugna, ya que eran mutuamente excluyentes, además, los proyectos de centralistas y federalistas omitieron la necesaria legitimidad democrática.[318]

La postura de los legisladores al momento de establecer la permanencia o cambio de la sede de los poderes federales en el siglo XIX no siguió una línea continua. La noción *democracia*, en el sentido de ser representativa de la voluntad popular –muchas veces implícita en el discurso—, desempeñó una función determinante en el diseño institucional y en la creación del marco jurídico nacional; también fue una noción clave en la asignación del *status* para la capital federal.

El anhelo de hacer prevalecer la democracia en la capital fue supeditado al interés de que el sistema federal funcionara de manera adecuada, ello se hace patente por el vinculo sistemático que se hizo entre el federalismo, la división de poderes y la asignación jerárquica de facultades en favor de la Federación. La eficacia organizativa, que garantizaba la adopción del sistema federal y su correcto funcionamiento, fue resultado de la existencia de un gobierno unificado

[317] Los pobres y los ricos aprovecharon los beneficios que ofreció la democracia norteamericana: "Los más opulentos de los Estados Unidos tienen buen cuidado de no aislarse del pueblo: se acercan a él constantemente, lo escuchan con agrado y le hablan todos los días. Saben que los ricos en las democracias tienen siempre necesidad de los pobres, y que a éstos se les gana más bien en los tiempos democráticos con los buenos modales que con beneficios." Véase Alexis de Tocqueville. *La democracia en América*, México, FCE, 1996, p. 471.
[318] Véase Pedro Castro en Adrián Gimate-Welsh y Pedro Castro (coordinadores), *op cit*., pp. 39-50.

horizontalmente, pues el apoyo de los legisladores a la propuesta del gobierno central justificó la preponderancia de la Federación sobre la capital.[319]

Lo anterior explica por qué en 1824 el legislador Santos Vélez se opuso a validar la concentración del poder político en la capital, pues él consideró que la propuesta atentaba contra la libertad tanto de las autoridades como de los ciudadanos de los gobiernos locales.[320]

Los pronunciamientos hechos en el congreso de 1857 corroboran la idea de que los legisladores sacrificaron el ejercicio democrático pleno en el D. F. para garantizar el correcto funcionamiento del sistema federal en la entidad. El discurso de los diputados Mata y Ramírez incluyó argumentos que dieron por salvada la complejidad del asunto. Para el diputado Mata la existencia de un gobierno municipal era suficiente para garantizar el pleno ejercicio de la democracia local; para el diputado Ramírez el estado de excepción del D. F. , junto con las condiciones limitadas de sus autoridades y habitantes, se justificaba porque así se garantizaría el correcto funcionamiento del sistema federal; los anteriores argumentos pretendieron justificar que el ejercicio democrático pleno fuese limitado en la capital.[321]

El Senador Esteban Ángeles Cerón del PRI solicitó al resto de los senadores en el año 2002 que rechazaran la propuesta de cambiar el *status* del D. F. , pues según él la discusión en torno a la democracia interna de la entidad había sido subsanada años atrás. El análisis del discurso del senador Cerón denota la existencia de los argumentos expuestos en el siglo XIX por los diputados Mata y Ramírez, es decir, de los legisladores que asignaron a la

[319] "La eficacia organizativa refleja los problemas de la acción colectiva. Una sola persona o una organización pequeña como una Presidencia o un Gabinete, puede decidir más de prisa que una gran organización, como una Asamblea, por razones de unidad de propósitos y del tiempo requerido para reunir información, compartir la información de otros, negociar y votar, incluso si todos o una mayoría de los miembros de la organización numerosa comparten preferencias políticas parecidas." Véase Josep M. Colomer, *op cit.*, p. 165.
[320] Véase DDF [a]. *Cuadernos de la Reforma … 1824, op cit.*, pp. 22-28.
[321] Véase DDF [b]. *Cuadernos de la Reforma … 1857, op cit.*, pp. 33-37; Francisco Zarco, *op cit.*, pp. 1239-1243.

democracia local un trato diferenciado respecto de la reconocida a las entidades federativas, como resultado de privilegiar el libre accionar de los poderes federales en la ciudad de México. Véase el Anexo 3, la Tabla 2.1.3.

3.6.6. La representación política de las entidades y el D.F.

El asunto de la *representación política de las entidades* dentro del sistema federal también es clave para entender cómo procesaron los legisladores el *status* del D. F. ; así lo podemos corroborar por medio de los argumentos empleados en su discurso, que a su vez denota su estructura mental de acción y sus espacios de conocimiento.[322] La iteración discursiva y el hincapié que se hizo del concepto nos aproximan a las acepciones de los legisladores en el siglo XIX. El aspecto relevante es ubicar el tipo de representación política que los legisladores otorgaron a la ciudad capital, debido a que el D. F. no recibió el carácter de entidad federativa y eso le restó presencia ante la Federación. Se trata del conflicto por establecer jerárquicamente la prioridad constitucional de la representación estatal, es decir, la soberanía de la nación y la autonomía de las entidades, sobre la representación popular o de los derechos políticos de los ciudadanos y la autonomía de las autoridades en la capital.

La revisión del discurso legislativo denota que la representación política se abordó desde dos perspectivas distintas; la primera atendió la soberanía estatal, una visión general, y la segunda contempló la soberanía popular, con alcances individuales. Así pues, quienes defendieron la tesis constitucionalista concibieron una representación política de las entidades en la Federación, cuyo asiento sería el D. F. , y explica por qué la capital quedó en segundo plano

[322] Véase Gilles Fauconnier. *Mental Spaces. Aspects of meaning construction in natural language*. New York, Cambridge University Press, 1994.

debido a que no se le reconoce la misma personalidad jurídica que sí poseen las entidades federativas. La representación política estatal, aglutinante de las partes, se materializó en la Federación y justificó el funcionamiento del sistema federal.[323]

Las posturas contrarias, la visión individual, conciben una representación política propia del D. F. y sus pobladores; una visión que favorece la existencia de autoridades propias cuya autonomía tendría que ser reconocida por parte de la Federación, como sucede con el resto de las entidades federativas. De esta idea surge la propuesta por definir, por una parte, las esferas de acción correspondientes a la Federación y a la capital, y por otra parte, resolver el conflicto entre la representación estatal (Federación y entidades) frente a la representación popular (derechos políticos plenos y autonomía del gobierno capitalino), con el interés de asignarles la jerarquía conceptual.[324]

El diputado zacatecano Santos Vélez advirtió que el nuevo diseño institucional, aprobado para el D. F. en 1824, en realidad suplantaba las facultades del gobierno de la capital por parte de la Federación, por tal razón concluyó que la estancia de esta en la entidad restaba representación política a las autoridades locales.

Por su parte, el diputado veracruzano José María Becerra encontró una posible solución para que pudieran convivir en el D. F. tanto la representación política de ambas esferas de gobierno; la propuesta consistía en incluir en el marco legal las competencias del gobierno local y las respectivas del gobierno federal, es decir, redujo el conflicto a una cuestión reglamentaria. De esa manera –según el diputado– ambos niveles de gobierno conservarían intacta su

[323] "Cómo habrían de combinarse de forma coherente la soberanía estatal y la soberanía popular fue una cuestión que distó mucho de encontrar una respuesta definitiva." David Held, *op cit.*, p. 69; Carl Schmitt, *op cit.*, pp. 348-349.
[324] Véase Antonio C. Viadel, *op cit.*, p. 60; Josep M. Colomer, *op cit.*, p. 169.

respectiva estructura y funciones, lo que a su vez salvaría el conflicto de la representación política; sin embargo, el desacuerdo perduró y se puso en evidencia en 1857.

La argumentación hecha por Guillermo Prieto en 1857 se centró en la idea de la superposición del sistema federal sobre el modelo representativo en el D. F. , para oponerse al sometimiento de las autoridades locales de la capital respecto a la Federación.[325] En ese tenor, el diputado poblano Francisco Bauet abonó la discusión en materia de la representación política dual (el dilema en torno a la representación estatal o la popular), al señalar que la inexistencia de órganos de gobierno en el D. F. cuestionaba la autonomía de la localidad; aunque él se inclinó en favor de la visión individual ya que privilegia la representación política del D. F. (representación popular). Por su parte, los pronunciamientos contrarios en el Senado de la República, en favor de la representación estatal, planteados en el 2002, revelaron que la discusión aún no se había superado.

El portavoz de las comisiones especiales en el año 2002, Esteban Ángeles Cerón del PRI, afirmó que la ALDF no contaba con facultades para proponer cambios a la Constitución, postura acogida y respaldada por los miembros del PRI en el Senado, según lo dicho por su compañero de partido el senador David Jiménez González. El fondo de la argumentación evidencia la persistencia de anteponer la supremacía constitucional para así evitar la reforma política, es decir, se atiende a los argumentos que favorecen la división de poderes, el sistema federal y del modelo republicano diseñados en el siglo XIX.

En consecuencia, los argumentos vertidos en el 2002 se anclaron en el debate sostenido en el siglo decimonónico, debido a que los legisladores privilegiaron la representación política de las entidades y omitieron la representación popular de los capitalinos, para garantizar la vigencia de la división de poderes, el sistema

[325] Véase DDF [b]. *Cuadernos de la Reforma … 1857, op cit.*, pp. 31-32; Francisco Zarco, *op cit.*, pp. 1235-1237.

federal y del modelo republicano en México.[326] Por su parte, el senador Demetrio Sodi del PRD también recuperó en su discurso los argumentos expuestos en 1824 y 1857 (expresados por el diputado José María Becerra y Guillermo Prieto respectivamente), para regresar al debate la reivindicación de la representación política del D. F. frente a la Federación. Véase el Anexo 3, la Tabla 2.1.4.

3.6.7. La residencia de los poderes federales

La primera vez que se habló de la residencia de los poderes de la Unión se hizo para justificar la necesaria existencia de un espacio exclusivo de los poderes federales sucedió en los Estados Unidos de Norte América, a finales del siglo XVIII. La obra de *El Federalista* plasma el funcionamiento y define las partes componentes del sistema federal norteamericano, en general, y del *Distrito* en particular.[327] La idea de establecer constitucionalmente un espacio exclusivo en donde residieran los poderes federales, un *Distrito* de la *Federación*, era garantizar su independencia. Así, las decisiones de los tres poderes no serían afectadas ni influenciadas por los poderes locales constituidos. Además, se eligió este lugar porque había sido el centro de la gran ciudad de Tenochtitlan, que a la postre también fue la cabecera del virreinato de la Nueva España.

Sin embargo, en la revisión que hicimos del modelo norteamericano detectamos que sus creadores no detallaron las peculiaridades de la conformación del *Distrito*, sus funciones de gobierno, ni los derechos políticos de sus habitantes al momento de establecer la residencia de los poderes de la Unión; de hecho, en la constitución norteamericana es muy breve el espacio que

[326] Véase Senado de la República. *Gaceta Parlamentaria* N^0 64, *op cit.*
[327] Véase A. Hamilton *et al*, *op cit.*

ocupa el tema de la capital federal.[328] Tal parece que los legisladores estuvieron más preocupados por hacer del sistema federal una fortaleza en contra las amenazas externas, que dejaron pendiente la tarea de ajustar el *Distrito* a los principios de la representación política, debido a su definición como territorio federal y no como entidad federativa, y a los principios de la democracia, puesto que los derechos políticos de sus pobladores nacieron excepcionales (representación popular).

Así pues, los legisladores mexicanos del siglo XIX no acertaron en corregir la indefinición de la capital federal norteamericana; por lo que heredaron la idea de la superioridad constitucional, la división de poderes y los principios federativos sobre el gobierno de la capital federal, temas que guiaron el debate en los congresos de 1824 y 1856-1857. [329]

La postura gubernamental[330] en el congreso de 1824 favorecía la permanencia de la capital federal en el territorio del estado de México. La intervención en la tribuna la hizo el Secretario de Justicia, el señor Pablo de la Llave.[331] La decisión de establecer los poderes federales en el valle de México respondió a preocupaciones hacendarias, de seguridad nacional y de relaciones exteriores, etc.[332] Sin embargo, detrás de estas razones existió un proyecto nacional que fue el estandarte del grupo federalista, proyecto elitista cuyas raíces se extendían al modelo monárquico español.[333] Los argumentos ofrecidos dan

[328] Véase A. Hamilton *et al*, *ibid*, p. 390.
[329] La Constitución de 1824 fue vigente a partir del 4 de octubre y el D. F. nació por decreto presidencial el día 18 de octubre de ese mismo año. El articulado contempló que el *estado del Valle de México* se incorporaría al listado de las entidades integrantes de la nación siempre y cuando los poderes federales se trasladaran a otro lugar. Véase Felipe Tena [a], *Leyes Fundamentales de México 1808 –1991*, México, Porrúa, 1991, pp. 167-175; DDF [a]. *Cuadernos de la Reforma … 1824, op cit.*, p. 7; Oziel Serrano, *op cit.*, pp. 75-76; Martínez en Palacios, *op cit.*, p. 57.
[330] Triunvirato compuesto por Nicolás Bravo, Guadalupe Victoria y Pedro Celestino Negrete. Véase José Rogelio Álvarez, *op cit.*, p. 4.
[331] *Idem.*
[332] Véase DDF [a]. *Cuadernos de la Reforma … 1824, op cit.*, pp. 13-14
[333] Véase David Pantoja Morán y Jorge Mario García, *op cit.*, pp. 8-21; Castro en Gimate-Welsh y Pedro Castro (coordinadores), *op cit.*, pp. 39-50.

muestra de la existencia de un gobierno unificado que privilegió la eficiencia organizativa,[334] así podemos determinar que el D. F. jugó un papel estratégico para sustentar la viabilidad del proyecto federalista.

La residencia de los poderes federales en el valle de México fue nuevamente motivo de debate en el congreso constituyente de 1856- 1857, que evidenció la inconformidad de algunos diputados, quienes expresaron ideas con una carga de intolerancia hacia la capital federal. El discurso del diputado Moreno resulta ilustrativo del resentimiento hacia la ciudad de México. En el fondo, el legislador hizo un cuestionamiento acerca de las razones que ubicaron en este sitio la sede de los poderes federales. Por su parte, el diputado veracruzano José María Mata, aprovechó su intervención para testificar que la presencia de los poderes federales en la capital sólo permitiría la existencia de municipios, según se expuso en el dictamen de la comisión especial que abordó el tema.[335]

El senador perredista Demetrio Sodi argumentó en la Legislatura LVIII[336] −un siglo y medio después, aproximadamente− que los poderes federales, particularmente el Poder Legislativo, carecen de conocimiento de causa para legislar de manera exclusiva la materia del D. F. , en razón de que los legisladores provienen de otras realidades geográficas y poblacionales; aunque a partir de lo estudiado, creemos que los argumentos del legislador cuestionan la falta de legitimidad del Congreso (representación estatal) para ser el encargado de legislar para la capital federal (representación popular). Lo anterior demuestra nuevamente que los conflictos irresueltos en el siglo XIX, en materia del *status* del gobierno de la ciudad de México, tampoco han sido resueltos satisfactoriamente en el presente. Véase el Anexo 3, la Tabla 2.1.5.

[334] Véase Josep M. Colomer, *op cit.*, p. 165.
[335] Véase DDF [b]. *Cuadernos de la Reforma … 1857, op cit.*, pp. 8, 33; Francisco Zarco, *op cit.*, pp. 1107, 1239
[336] Véase Senado de la República. *Gaceta Parlamentaria* N^{0} 64, *op cit.*

3.6.8. El gobierno del D. F.

La adopción de la división de poderes, el sistema federal y el modelo republicano otorgaría al Congreso la facultad para designar la residencia de los poderes federales, en suma, el gobierno de la capital quedó en manos de las autoridades federales.[337] De esta manera, el gobierno de la capital estuvo a cargo de un gobernador (*sui generis)* supeditado al poder Ejecutivo nacional, al menos hasta el año de 1997; en consecuencia, la capital federal mantuvo casi intacto su diseño institucional desde el siglo XIX. Después de las reformas propuestas por el presidente Álvaro Obregón en 1928, el D. F. quedó aún más limitado en su gobierno puesto que se sustituyeron los municipios por delegaciones políticas, lo que extendió el control del Ejecutivo sobre la capital de la República mexicana.

La condición jurídico-política excepcional de la capital se justificó con el argumento de la incompatibilidad de funciones entre los dos niveles de gobierno, el federal y el local, que a su vez explica el control de los poderes federales sobre el gobierno del D. F. ; sin embargo, observamos que esta idea descansa en la concepción de un gobierno federal unificado horizontalmente, que limita la participación de los demás poderes federales, debilita la participación tanto del gobierno de la capital como de sus habitantes y favorece la supremacía de la Federación.[338] De forma que los argumentos que privilegian la constitucionalidad de la división de poderes, el sistema federal y el modelo representativo estatal son expuestos para justificar el sometimiento de gobierno de la capital con

[337] Una parte considerable de las facultades del Congreso impactan sobre el gobierno del D. F.; sin embargo, se ha argumentado que dichas facultades están fuera de lugar ya que: "La verdadera misión de una Asamblea representativa no es gobernar, porque es radicalmente impropia para ello, sino vigilar e intervenir al gobierno." Para ampliar la información acerca de las facultades del Poder Legislativo, véase John Stuart Mill. *Del gobierno representativo*, Madrid, Editorial Técnos, 2007, p. 102; Oziel Serrano, *op cit.*, pp. 55-58; A. Hamilton *et al, op cit.*, 390.

[338] Véase Josep M. Colomer, *op cit.*, p. 165.

relación a la Federación, dejando a las autoridades locales (representación popular) un papel residual o secundario.[339]

Los argumentos en el congreso de 1824 reflejan el conflicto provocado por la coexistencia entre los poderes federales y los locales, es decir, la complejidad desprendida de la convivencia entre uno y otro en el mismo sitio. Los representantes del gobierno en turno (Lucas Alamán, Pablo de la Llave y Francisco Arriaga)[340] responsabilizaron a los legisladores por no delimitar ambas áreas de competencia y a su vez plasmarlo en el marco constitucional. Por tal razón, el diputado zacatecano Santos Vélez auguró un panorama conflictivo motivado por no resolver a tiempo esta problemática.[341]

Los argumentos esgrimidos en el congreso de 1857 tomaron un cauce similar que en 1824. Algunos legisladores, como fue el caso del diputado Moreno, no encontraron problema alguno en que la Federación se encargara del gobierno local; sin embargo, otros legisladores, como el diputado Ignacio Ramírez, retomaron la tesis que diferencia ambas esferas de gobierno y las hace convivir una al lado de la otra, sin que exista superioridad o inferioridad entre ellas. Por su parte, el diputado jalisciense Espiridión Moreno se inclinó por la idea de limitar la existencia de poderes locales en la capital federal, mientras que Ignacio Ramírez pronunció su discurso en sentido contrario;[342] aunque ambos legisladores atienden al principio teórico de la división de poderes, el diputado jalisciense apoyó su argumentación en la dualidad división de poderes-sistema federal, mientras que el diputado sinaloense sustentó su idea en la dualidad

[339] Quienes argumentan la supremacía de la constitución para salvaguardar el diseño institucional y el marco legal aprobado en el siglo XIX, se hacen eco de la idea siguiente: "porque precisamente la subordinación [hacia el] poder central de los estados [entidades federativas] e incluso de los municipios viene en función de la idea de la propia supremacía de la constitución." Véase Antonio C. Viadel, *op cit.*, p. 49.
[340] Véase Rogelio Álvarez, *op cit.*, p. 4.
[341] Véase DDF [a]. *Cuadernos de la Reforma … 1824, op cit.*, pp. 17-18, 22-28.
[342] Véase DDF [b]. *Cuadernos de la Reforma … 1857, op cit.*, pp. 10-11, 35; Francisco Zarco, *op cit.*, pp. 1106, 1241.

división de poderes-representación política, que favorecía la supremacía de la federación sobre las autoridades locales, mientras que Ignacio Ramírez concibió la existencia pacífica de ambas esferas en un mismo espacio, siempre y cuando sus facultades quedaran estrictamente delimitadas.

Los senadores de la LVIII legislatura,[343] por su parte, expusieron argumentos que a nuestro parecer no reflejan una evolución sobresaliente con respecto a los defendidos por los legisladores del siglo XIX. Los legisladores del PRI consideran el tema del gobierno local suficientemente abordado y resuelto, en cambio, la fracción perredista señaló que el asunto aún no estaba agotado, puesto que las facultades asignadas al gobierno local resultaban insuficientes, al menos no cubría los requisitos para ser autónomo;[344] de manera que una reforma constitucional en la materia representaba la solución.

Los senadores que aprobaron el dictamen de las comisiones nuevamente emplearon razones previamente expuestas por los legisladores del siglo XIX, particularmente las que impiden se modifique el sistema federal para asegurar de esta forma el predominio de la Federación sobre las autoridades del D. F. , es decir, los senadores priistas defendieron un sistema rígido e impenetrable que en su momento fue la expresión de la hegemonía del grupo en el poder. Véase el Anexo 3, la Tabla 2.1.6.

[343] Véase Senado de la República. *Gaceta Parlamentaria* N^0 64, *op cit.*

[344] Desde una perspectiva contraria al constitucionalismo, algunos autores consideran que la autonomía del gobierno local se construye gracias a una descentralización política, administrativa y financiera, en favor de los gobiernos regionales, además, dicha autonomía se verá favorecida si existe un sistema electoral nacional de representación proporcional, se cuenta con un multipartidismo y no prevalezca la mayoría absoluta de un solo partido en el centro. Véase Josep M. Colomer, *op cit.*, p. 223.

3.6.9. Los derechos políticos en el D. F.

La revisión de las obras referentes a los regímenes de Estado permite afirmar que la protección que haga un régimen democrático de los derechos políticos, si se contemplan en la constitución, determina que la democracia tenga un respaldo constitucional. De esta manera, los derechos ciudadanos serán derechos democráticos constitucionales, puesto que están previstos por el régimen democrático y son amparados por la constitución. En consecuencia, los derechos que están protegidos por la constitución pueden aumentar o disminuir el grado democrático de un régimen. La idea central de este planteamiento es que la constitución protege el ejercicio pleno de los derechos democráticos, para así limitar la imperfección de la regla de la mayoría y favorecer el orden político.[345]

A pesar de lo anterior, la protección y expansión de los derechos democráticos no fue una constante en todos los regímenes democráticos de siglos anteriores, su fallida consumación estuvo acompañada de resquemores y matices conservadores.[346] La consecuencia inmediata desprendida por limitar los derechos democráticos es el cuestionamiento que se ha hecho al sistema democrático y su funcionamiento, incluso desde sus primeras manifestaciones.[347]

3.6.10. Los derechos democráticos

Los derechos democráticos de los habitantes del *Distrito* en los Estados Unidos de Norteamérica no fueron plasmados con rigor en *El Federalista*, debido a que sus redactores no especificaron las características peculiares de la condición

[345] Véase David Copp, *et al*, *op cit.*, pp. 119-120.
[346] Véase David Copp, *idem.*
[347] Véase David Held, *op cit.*, p. 232.

política y jurídica de los pobladores de la demarcación.[348] Por consiguiente, la constitución norteamericana no incluyó un apartado que detallara el *status* de los ciudadanos capitalinos. En primer lugar, la omisión tal vez podría explicarse en términos de la inercia legislativa importada de la tradición británica, que se apoya en el derecho consuetudinario y no tanto en el derecho positivo escrito;[349] en segundo lugar, la indefinición de la ciudadanía local también puede explicarse por el hecho de que los creadores del sistema de gobierno estadounidense dieron por sentado el éxito de la expansión del régimen democrático, que formalmente imposibilitaba las prácticas ajenas a la democracia en su territorio.[350]

En consecuencia, para el cado del D. F. en México, podemos advertir que los alcances limitados de los órganos de gobierno cuestionan la vigencia de los principios de los derechos democráticos,[351] debido a la intervención de la Federación. Así, por ejemplo, la supremacía de la federación en los asuntos internos se hace evidente en la creación de sus leyes internas (Estatuto de Gobierno), los asuntos financieros (tope de endeudamiento) y la seguridad pública (remoción del titular), etc.; elementos democráticos que en teoría otorgan el derecho a los ciudadanos para evaluar el ejercicio del poder público (votar), formar parte de su gobierno (ser votado),[352] modificar a este último o en su caso sustituirlo por otro.[353]

El voto de la ciudadanía en la capital ha servido para aprobar o rechazar la composición del gobierno y el ejercicio del poder público, al menos desde la última década del siglo XX; sin embargo, la transformación estructural de su

[348] Véase A. Hamilton *et al*, *op cit.*
[349] Véase Huntington, *op cit.*, pp. 125-126.
[350] "La democracia confiere una aura de legitimidad a la vida política moderna: leyes, reglas y medidas políticas parecen justificadas si son 'democráticas'". Véase David Held, *op cit.*, 23; Alexis de Tocqueville, *op cit.*, 190-191.
[351] Véase John Stuart Mill, *op cit.*, p. 85.
[352] Véase David Copp, Jean Hampton y John E. Romer, *op cit.*, p. 119.
[353] Véase Alexis de Tocqueville, *op cit.*, p. 190; David Held, *Ibid*, pp. 194-195.

gobierno depende de la Federación desde el siglo XIX, por lo que la autoridades locales no sólo dependen del sufragio ciudadano, sino del criterio de la eficacia organizativa del sistema federal.[354] En este sentido, la realidad política capitalina demuestra que la soberanía popular se sometió a la soberanía estatal.[355]

El asunto de los derechos políticos de los habitantes del D. F. , como apreciamos líneas arriba, adquiere relevancia por su vínculo con el modelo democrático y el marco constitucional. De lo anterior se explica el nivel del debate sostenido en los congresos constituyentes del siglo XIX. Sin embargo, desde la perspectiva moderna de la democracia,[356] planteamos que el tema de los derechos de los habitantes del D. F. no se agotó satisfactoriamente, debido a que los ciudadanos de este perímetro quedaron indefinidos jurídicamente; en consecuencia, el reconocimiento y la protección de sus derechos políticos no los resolvió la legislación nacional ni la local.

Los legisladores de 1824 solicitaron se pospusiera la discusión de los derechos políticos en el D. F. para que lo resolviera el congreso ordinario y no el congreso constituyente; además, con esta propuesta las legislaturas locales serían incorporadas al debate, debido a la complejidad que la materia revestía.

Los argumentos de los diputados Marín y Mora son muestra de lo anterior.[357] La negativa de aprobar la residencia de los poderes federales en el valle de México, descansó en la idea de que no existían condiciones para abordar el tema, o tal vez era la única forma de los opositores para hacer frente a una propuesta elaborada por el grupo hegemónico, a causa de que no contaban con el apoyo de todos los sectores políticos; quienes se opusieron a la propuesta, de que

[354] Véase Josep M. Colomer, *op cit.*, p. 165.
[355] Véase David Held, *op cit.*, p. 69.
[356] Véase Robert Dahl, *op cit.*; David Held, *op cit.*
[357] Véase DDF [a]. *Cuadernos de la Reforma ... 1824, op cit.*, pp. 61, 77-79

el valle de México fuese la sede de la Federación, vieron con recelo cómo se pretendía validar la continuidad de un poder federal unificado.[358]

El discurso del diputado Espiridión Moreno en 1857 da muestra del conflicto.[359] La incorporación de los razonamientos en pro de los derechos democráticos de los habitantes de la capital federal son abundantes en los discursos pronunciados en el siglo XIX, particularmente en el congreso constituyente de 1857, aspecto que contrasta enormemente con la poca atención prestada por parte de los senadores de la legislatura LVIII.[360]

El senador priista Esteban Ángeles indicó que las reformas políticas previas en el D. F. dejaron resuelto el asunto de la ciudadanía y sus derechos políticos. Sin embargo, se debe señalar que el senador Ángeles partió de la concepción de un gobierno dispuesto verticalmente, habida cuenta que retomó la noción dual decimonónica que privilegia la representación política en favor de las entidades federativas (soberanía estatal), la cual favorece la hegemonía de la Federación respecto de las entidades federativas (centralización). Entonces, su visión no concibe la existencia de un gobierno federal descentralizado; él tampoco estuvo interesado en privilegiar la autonomía del gobierno del D. F. (soberanía popular) ni encontró razón para reivindicar los derechos democráticos de los capitalinos. [361]

La eficacia organizativa es el principal razonamiento del senador para sostener la existencia de un gobierno federal dispuesto verticalmente (centralizador),[362] que en términos concretos justifica la subordinación del gobierno de la capital para favorecer el correcto funcionamiento del sistema federal. Además, su postura queda adscrita a la idea de la *constitucionalidad* de

[358] Véase David Pantoja Morán y Jorge Mario García, *op cit.*, pp. 8-12; Josep M. Colomer, *op cit.*, p. 165
[359] Véase DDF [b]. *Cuadernos de la Reforma … 1857, op cit.*, p. 35; Francisco Zarco, *op cit.*, p. 1241
[360] Véase Senado de la República. *Gaceta Parlamentaria* N^0 64, *op cit.*
[361] Véase David Held, *op cit.*, p. 69; Josep M. Colomer, *op cit.*, pp. 164-179, 221.
[362] Véase Josep M. Colomer, *ibid*, p. 165.

la representación estatal (soberanía nacional), que se expresa para justificar el predominio de la Federación sobre el gobierno local, que erróneamente ha sido considerada contraria a la concepción de la *constitucionalidad* de la representación popular (autonomía local), que garantiza a los ciudadanos de la capital ejercer sus derechos democráticos. Véase el Anexo 3, la Tabla 2.1.7.

Recapitulación

El debate legislativo en torno a la condición jurídico-política de la ciudad capital no fue resuelto completamente por los legisladores de 1824, debido a que –creemos– quedó inconcluso el debate a fondo de ciertos temas relacionados con la sede de los poderes federales, sobre todo los vinculados con la autonomía del gobierno local y los derechos políticos de sus habitantes. Por su parte, los diputados del congreso constituyente de 1857 dieron continuidad a los razonamientos que favorecieron la concentración del poder político en la capital y defendieron la supremacía la Federación sobre el gobierno local, veamos: a) la designación de la sede de los poderes federales en el valle de México la hizo un congreso constituyente y no el congreso constitucional; b) el concepto de constitucionalidad se ligó al concepto de soberanía nacional, de esta manera el concepto de autonomía local fue relegado a un segundo nivel; c) la representación política de las entidades en la Federación (Congreso) se impuso a la representación política de los habitantes del D. F. (autonomía local); así, la soberanía estatal se impuso a la soberanía popular; d) el principio constitucional de la soberanía nacional apuntaló la división de poderes y al sistema federal; pero dicho principio no contempló de la misma forma el ejercicio democrático en la capital ni la autonomía de su gobierno.

Los resultados señalan que tanto la división de poderes y el sistema federal fueron argumentos empleados para justificar la unificación horizontal del gobierno, debido a que el Poder Legislativo, al menos en 1824, se vio influenciado por los intereses del gobierno en turno (Ejecutivo), que finalmente sentó los poderes federales en la ciudad de México; además, estos mismos argumentos también se esgrimieron para sentar las bases de la disposición vertical del gobierno federal, pues se omitió la participación de las legislaturas locales en la designación de la sede de los poderes federales.

El asunto de la capital, por una parte, se instauró desde una perspectiva unitaria del poder y, por otra parte, los legisladores del siglo XIX no resolvieron de manera afortunada la convivencia armónica del modelo democrático y el sistema federal respecto de las autoridades del D. F. , debido a que los poderes federales serían gobierno a nivel nacional y local. En este sentido, la división de poderes y el sistema federal se instalaron en México para privilegiar los criterios de la eficacia política y administrativa (eficacia organizativa),[363] pero se omitieron dos conceptos claves de la democracia, el tema de la libertad individual (derechos políticos) y la autonomía del gobierno del D. F. (libertad de gobierno).

Por tanto, el ejercicio de la democracia en el D. F. quedó supeditada al criterio de la eficacia organizativa; es decir, se privilegió el correcto funcionamiento del sistema federal (soberanía nacional) en detrimento de las autoridades locales (autonomía), de allí se desprende el vínculo sistemático que se hizo entre el federalismo, la división de poderes y la asignación jerárquica de facultades en favor de la Federación. Por tanto, la eficacia organizativa del sistema federal complementó la existencia de un poder unificado horizontalmente, que a su vez, justificó la preponderancia de la Federación sobre

[363] Véase Josep M. Colomer, *op cit*., p. 165.

el gobierno local (disposición vertical del gobierno). La perspectiva liberal decimonónica, en materia de la organización política, no contempló respuestas viables a las contradicciones o tensiones implícitas entre la división de poderes, el sistema federal y el modelo republicano, en la sede de los poderes federales.

Los casos expuestos evidencian dos visiones de federalismo. La primera defendió la continuidad del modelo federal y el predominio de la Federación sobre las autoridades de la capital; la segunda perspectiva apuntó hacia la descentralización del modelo federal, de manera que se permitiera mayor participación del gobierno del D. F. , sin vulnerar el funcionamiento de la división de poderes ni del sistema federal. La discrepancia se funda en el conflicto conceptual entre la *soberanía* nacional frente a la *autonomía* local.

El análisis de los tres congresos permiten jerarquizar las iteraciones dentro del discurso; así, las estructuras de acción y los mapas de conocimiento de los legisladores influyeron en el diseño de las instituciones para el país, y particularmente para la capital; además, las estructuras mentales y los mapas de conocimiento se impusieron en los distintos arreglos constitucionales; de manera que los objetos discursivos y la naturaleza de los argumentos, predominantes en la deliberación, denotan una tendencia por unificar el poder en favor de la Federación, mediante la acotada disposición vertical del gobierno sobre la capital, que fue defendida por los legisladores, ya que se adhirieron a argumentos que ponderan la inmutabilidad de la norma jurídica para evitar cambios al *status* jurídico-político de la del D. F. (positivismo radical).

La siguiente figura muestra las prioridades de los legisladores de 1824, 1857 y 1917 al momento de deliberar en torno a la naturaleza de la capital y de una posible modificación a su régimen interno. Nótese que en la punta aparecieron los temas relacionados con la vigencia de la Constitución y con el predominio de la Federación sobre el D. F. , y en la quinta posición se ubicó el

tema de los derechos políticos de los capitalinos, lo que muestra la relevancia de las concepciones de los legisladores en la actividad de hacer o modificar leyes:[364]



Ahora veamos lo que sucedió en el 2002. Los argumentos de los legisladores en el año 2002 se inclinaron en favor de la visión de la soberanía nacional: 1) para privilegiar el principio cohesionador de las entidades federativas integradas en la Federación; 2) para justificar la supremacía constitucional de la representación estatal (soberanía nacional) como requisito obligado que garantiza el funcionamiento del sistema federal, argumento que justifica la subordinación las autoridades locales del D. F. con respecto a la Federación.

[364] Para mejor comprensión del cuadro se explica nuevamente el significado de las siglas: a) Gestión del gobierno federal (GGF); b) Recursos financieros y hacendarios del gobierno federal (RFHGF); c) Seguridad Nacional y Milicia (SNM); d) Facultades del Congreso (congreso); e) Constitución, concurrencia de facultades: Federación, estados y municipios (CFEM); f) Régimen político y democracia (RPD); g) Estabilidad política y social (EPS); h) Medios y vías de comunicación (MVC); i) Funcionamiento del sistema federal y del modelo republicano de representación política en la capital (FSFYMRC); j) Concentración del poder político en el D. F. (CPPDF); k) Concentración de riqueza económica en el D. F. (CREDF); l) Propuestas para trasladar de lugar al D. F. (PTLDF); m) Densidad poblacional en el D. F. (DPDF); n) Extensión y ubicación territorial del D. F. (EUTDF); o) Actividad productiva y comercial en el D. F. (APCDF); p) Estructura y funcionamiento del gobierno del D. F. (EFGDF); q) Ciudadanía y derechos políticos en el D. F. (CDPDF); r) Desarrollo cultural e intelectual en el D. F. (DCIDF); s) Hábitos y costumbres en el D. F. (HCDF). Véase el Anexo 2, las Tablas K y L, Apéndice 3C y 3C bis.

Ciertamente, la eficacia organizativa respondió a un principio instrumentalista: la necesidad de garantizar el funcionamiento del sistema federal; aunque quedó pendiente el tema de la representación política del gobierno local y sus habitantes.

Los argumentos que defendieron la representación popular en favor de la autonomía local se esgrimieron: 1) para cuestionar el *status sui generis* asignado a D. F. que deja a la capital en un esquema diferenciado respecto a las entidades federativas, lo procesan como tema insuficientemente estudiado y discutido; 2) para señalar que no existe contradicción, sino complementariedad, entre la división de poderes, el sistema federal (eficacia organizativa) y el ejercicio democrático en la capital (soberanía popular). En otras palabras, que el principio de constitucionalidad no justifica el sometimiento del D. F. ante la Federación, debido a que la división de poderes, el sistema federal y el modelo democrático representativo son sistemas de organización política de un mismo nivel jerárquico (constitucional y conceptual) que los hace complementarios. Estado, constitucionalidad y democracia son elementos entrelazados.

El asunto de la representación política y los derechos democráticos de los habitantes del D. F. resulta preponderante debido a que ambos mantienen un vínculo con el modelo democrático y el marco constitucional. El voto ciudadano ha servido para designar autoridades y evaluar su ejercicio público, a partir de 1987 con la creación de la ARDF. Sin embargo, la transformación estructural del gobierno local es facultad de la Federación, ni los ciudadanos ni las autoridades locales tienen facultades para promover modificaciones constitucionales, que cambien la condición jurídica y política del gobierno del D. F. ; éste fue el argumento principal de los senadores. Por lo tanto, la realidad política capitalina demuestra que la soberanía popular se sometió a la soberanía estatal.

Los legisladores del 2002 no profundizaron en el debate del *status* de la ciudad capital, su razonamiento para oponerse a la reforma política, incluida en la minuta, fue que la ALDF no puede promover cambios constitucionales; en consecuencia, el argumento jurídico hereda la postura los legisladores del siglo XIX, en materia del D. F. y su subordinación ante la Federación. Los senadores privilegiaron el principio de *constitucionalidad* para impedir cambios al régimen de la capital; de esta manera, la resolución de los senadores dio continuidad del diseño institucional decimonónico de la capital federal.

CAPÍTULO IV

La iniciativa de reforma política del Distrito Federal en la Cámara de Diputados

El capítulo presente analiza la deliberación legislativa registrada en la Cámara de Diputados acerca de la iniciativa de reforma política para el D. F. , el día catorce de diciembre del 2001, iniciativa que previamente enviaron los asambleístas de la ALDF el mes de noviembre del mismo año.

4.1. Trayectoria de la iniciativa de reforma política del D. F.

La iniciativa de reforma política del D. F. del año 2001 surgió en la ALDF y fue el resultado de un trabajo legislativo de conjunto. La iniciativa logró acercar a las distintas fuerzas partidistas. La integración de la ALDF en el año 2000 estuvo más o menos equilibrada, pues los principales partidos (PRI, PAN y PRD) registraron un número parecido de asambleístas, lo que se evidenció positivamente al momento de apoyar la reforma política para la entidad, debido a la copiosa participación de los legisladores locales.[365]Por tanto, la composición de la Asamblea permitió que los tres principales partidos políticos tuvieran la

[365] Véase Pablo Javier Becerra en Gustavo Ernesto Emmerich. *Las elecciones de la ciudad de México*, *op cit.*, p.349; también véase el Diario de los Debates en http://www.aldf.gob.mx/1er-periodo-ordinario-204-28.html; además, para referencias biográficas de los legisladores, http://legislatoris.itam.mx/Directorio/Lists/Directivos/DispForm.aspx?ID=49. Véase el Gráfico E1 del Anexo E.

mayor parte de las curules; no obstante los partidos Convergencia, Democracia Social y del Trabajo sus votos en favor de la iniciativa.[366]

La iniciativa de reforma política fue discutida por la Comisión de Estudios Legislativos y Prácticas Parlamentarias de la ALDF, cuyos integrantes validaron la propuesta mediante la reforma y adición de los artículos 73, fracción VIII; 76, fracción IX; 89, fracción XIV; 108, 109, 110, 111 y 112 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; el dictamen de la Comisión fue aprobado de manera positiva el 8 de noviembre del año 2001.[367] Los votos en el pleno de la ALDF en favor del dictamen se distribuyeron así: PRI 16, PAN 16, PRD 17, PVEM 6, Convergencia 2, Democracia Social 3, Partido del Trabajo 1, es decir, la iniciativa contó con el apoyo de 61 asambleístas de los 66 que conformaron la segunda legislatura local.[368]

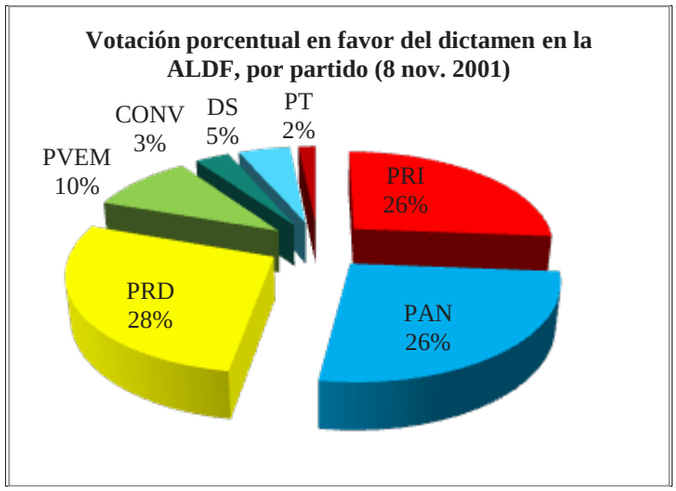
Los miembros de la Comisión de Estudios Legislativos y Prácticas Parlamentarias de la ALDF se agruparon de forma equilibrada; así la integración de dicha comisión preservó, en general, la distribución numérica de los partidos políticos dentro de la Asamblea; por lo tanto, los asambleístas del PRI, PAN y PRD fueron quienes decidieron el voto en sentido positivo de la iniciativa.[369]

La comisión llevó al pleno de la ALDF la iniciativa de reforma para su discusión y aprobación. En esta etapa la propuesta también logró el apoyo mayoritario del resto de los asambleístas, es decir, el contenido de la iniciativa

[366] Véase Pablo Javier Becerra en Gustavo Ernesto Emmerich, *idem*; los gráficos y cálculos son elaboración propia, a partir de las fuentes de información citadas, para mayor información de las tablas y los gráficos véase el Anexo E.
[367] Véase el *Dictamen de la Comisión de Estudios Legislativos y Prácticas Parlamentarias que reforma y adiciona los artículos 73, fracción VIII; 76, fracción IX; 89, fracción XIV; 108, 109, 110, 111 y 112* DE LA CONSTITUCION POLITICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS, Asamblea Legislativa del Distrito Federal, II Legislatura, 8 y 9 de noviembre del 2001 en el Diario de los Debates: http://www.aldf.gob.mx/1er-periodo-ordinario-204-30.html.
[368] Véase el Gráfico E2 y E3 del Anexo E; además, Pablo Javier Becerra en Gustavo Ernesto Emmerich, *op cit*.
[369] Véase *idem*.

recibió el apoyo casi absoluto de los legisladores en la ALDF, como se observa en el siguiente gráfico:

Gráfico E3



Los partidos PAN, PRI, PRD y PEVEM formaron un núcleo que impulsó la iniciativa de reforma política; realidad que permitió dar un paso siguiente, es decir, enviar la propuesta a la Cámara de Diputados.

4.2. La iniciativa de reforma política del D. F. en la Cámara de Diputados

La iniciativa de reforma política del D. F. fue enviada por los asambleístas de la capital a la Cámara de Diputados, a mediados de diciembre del año 2001. En la Cámara de Diputados, a diferencia de la composición partidista en ALDF –como una consecuencia de las elecciones del año anterior– los diputados no registraron un equilibrio entre los tres principales partidos; de manera que tanto el PRI como el PAN mantuvieron aproximadamente el 40% de los escaños cada uno; así, el PRD conservó sólo el 10% de los diputados.[370]

[370] Véase el Gráfico E4.

No obstante, la iniciativa de ley fue aprobada por la Cámara de Diputados, ello significa que tanto el PAN como el PRI validaron positivamente la iniciativa de reforma política y en consecuencia votaron en favor del nuevo *status* para D. F.

Así que la conformación de la Cámara de Diputados no fue obstáculo para aprobar la iniciativa de reforma enviada por la ALDF; al contrario, los diversos partidos se sumaron a la propuesta. La iniciativa se discutió en las comisiones de Puntos Constitucionales y del Distrito Federal. La composición de las comisiones fue semejante a la composición de la Cámara; así, PAN y PRI serían mayoría, mientras que el PRD, PEVEM, PT ocuparon un espacio reducido. Cabe hacer mención que la integración de dicha comisión, presidida por el priista Salvador Rocha Díaz, estuvo conformada principalmente con miembros del PRI y del PAN, ya que entre ambos partidos sumaron casi 85% de los integrantes de la Cámara.[371]

Las comisiones de Puntos Constitucionales y del Distrito Federal de la Cámara de Diputados presentaron ante el pleno su dictamen el día 14 de diciembre, dictamen que elaboraron a partir de la iniciativa de reforma política del D. F. , que fue enviada por la ALDF.

La discusión al interior de la Comisión de Puntos Constitucionales dio como resultado una votación en favor de la iniciativa; por lo tanto, el dictamen de la comisión fue elaborado y apoyado por el PRI, PAN, PRD, PVEM y PT; la votación de los comisionados señala que 19 votos se manifestaron en favor de la iniciativa y se registraron 12 abstenciones; ningún miembro de la comisión votó en contra; sin embargo, vale la pena destacar que la votación al interior de la

[371] Véase el Gráfico y las Tablas E5 y E5.6.

comisión incluyó la abstención del PRI y del PAN, con cinco votos cada uno de 31 votos totales.[372]

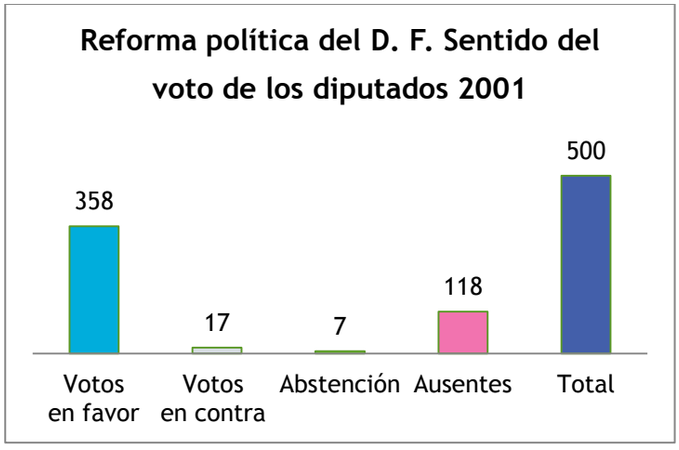
La propuesta de reforma también fue discutida en la Comisión del Distrito Federal de la Cámara de Diputados, que estuvo presidida por el panista José Alberto Lara Rivera. Los representantes del PRI y del PAN nuevamente abarcaron aproximadamente el 85% de los lugares.[373] Por lo tanto, ambas comisiones integraron las Comisiones de Puntos Constitucionales y del Distrito Federal de la Cámara de Diputados y tuvieron una composición porcentual muy semejante; así, el PRI y el PAN acapararon a ambas comisiones y dejaron sólo el 15% de los lugares al PRD, PEVEM y PT. La votación al interior de dichas comisiones favoreció que la iniciativa pasara al pleno para ser discutida y en su caso ser aprobada.[374]

La votación favorable en el pleno de la Cámara de Diputados, respecto del dictamen de las Comisiones de Puntos Constitucionales y del Distrito Federal, significó un gran avance en el tema de la reforma política del D. F. La votación en favor de la iniciativa fue encabezada por el PAN y el PRI, ya que entre ambos partidos sumaron 45% de los votos totales aproximadamente, luego siguieron los votos emitidos por el PRD, PEVEM y PT, etc. Los votos que aprobaron la iniciativa se distribuyeron de la siguiente manera: 107 diputados del PRI votaron en favor de la reforma política (de 209 diputados priistas), 189 diputados del PAN aprobaron la iniciativa (de 206 diputados panistas), 41 diputados del PRD favorecieron la propuesta (de 52 diputados perredistas), PVEM 10 (de 17), PT 6 (de 8), PSN 2 (de 3), Convergencia 1 (de 1), PAS 1 (de 2), diputados independientes 1 (de 2).

[372] Véase el Gráfico E5.2.
[373] Véase el Gráfico E5.3.1.
[374] Véase el Gráfico E5.5.

Los diputados que no asistieron ese día a la Cámara fueron 118; no obstante que la inasistencia de algunos diputados fue considerable, la votación del resto de los legisladores fue suficiente para aprobar la iniciativa de reforma política. Por tanto, de los quinientos diputados sólo se presentaron al recinto 382, es decir 76.4 % del total; los diputados que votaron en favor de la iniciativa fueron 358; en cambio quienes votaron en contra sumaron 17 votos; los diputados que optaron por abstenerse de votar fueron 7. Véase el Gráfico E5.6.[375]

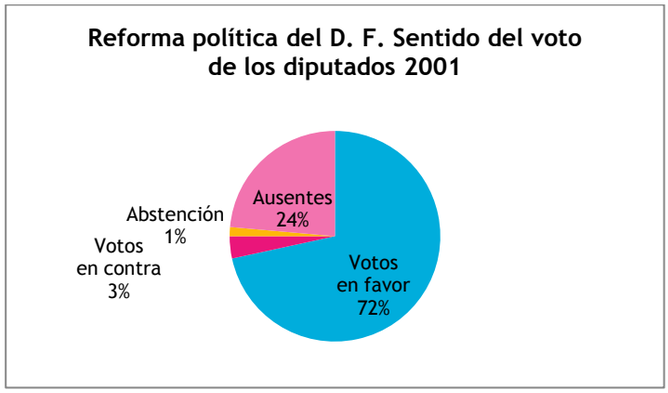
Gráfico E5.6



Así, los resultados porcentuales de la votación señalan una alta participación de los diversos partidos políticos en la deliberación y en el voto aprobatorio de la reforma política del D. F. en la Cámara de Diputados, ya que más de dos tercios de los diputados manifestaron su voto en favor de la iniciativa, es decir, 72% de la composición total de la Cámara; mientras que los diputados ausentes sumaron 24% del total de los diputados; los votos en contra de la iniciativa sumaron 3% y las abstenciones 1%. Véase el Gráfico E5.6.1.

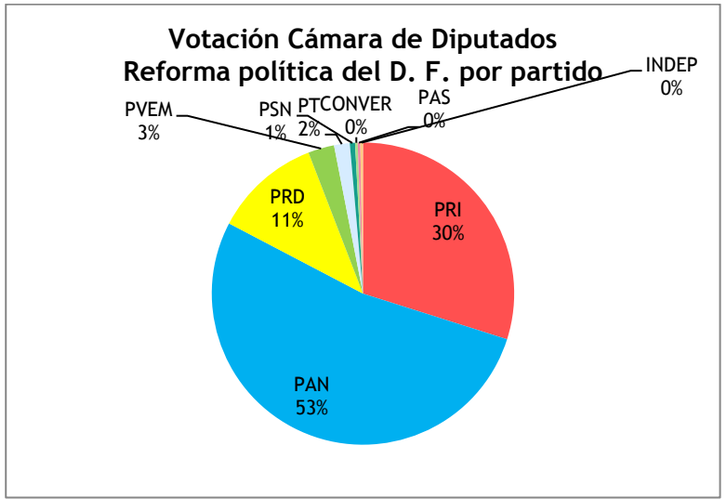
[375] Véase la Gaceta de la Cámara de Diputados del 14-12-2001. http://gaceta.diputados.gob.mx.

Gráfico E5.6.1



La distribución porcentual por partido político de los 358 votos en favor de la iniciativa fue la siguiente: PRI 30%, PAN 53%, PRD 11%, PVEM 3%, PT 2%, PSN 1%; lo anterior muestra la aportación porcentual en votos de los partidos políticos para aprobar la iniciativa de reforma política para el D. F. en el año 2001; de modo que el PAN fue el partido que aglutinó a un número mayor de sus miembros para manifestarse en favor de la iniciativa, seguido por el PRI y el PRD. Véase el Gráfico E5.6.2.

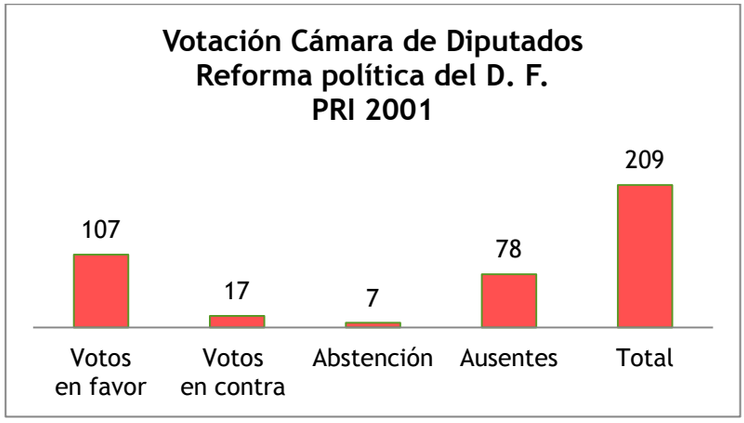
Gráfico E5.6.2



Sin embargo, los votos registrados en la Cámara de Diputados, en favor de la iniciativa, contrastan con los obtenidos en la ALDF, debido a la distinta correlación de fuerzas partidistas en cada recinto (ALDF respecto de la Cámara de Diputados y viceversa).

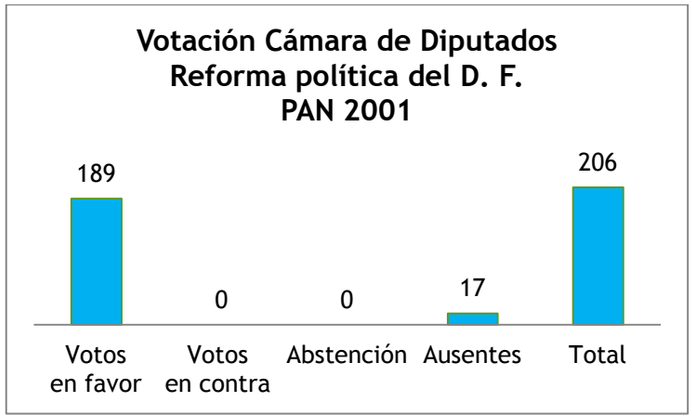
Así, tenemos que, por ejemplo, los resultados finales muestran que los diputados del PRI en la Cámara de Diputados (209 diputados priistas) aumentaron ligeramente su apoyo a la iniciativa (107 = 30%) respecto de sus compañeros de partido en la ALDF (16 = 26%); aunque en la Cámara de Diputados los priistas fueron la primera fuerza partidista, mientras que en la ALDF fueron la tercera fuerza, detrás del PRD y del PAN. Véase el Gráfico E5.6.3.

Gráfico E5.6.3



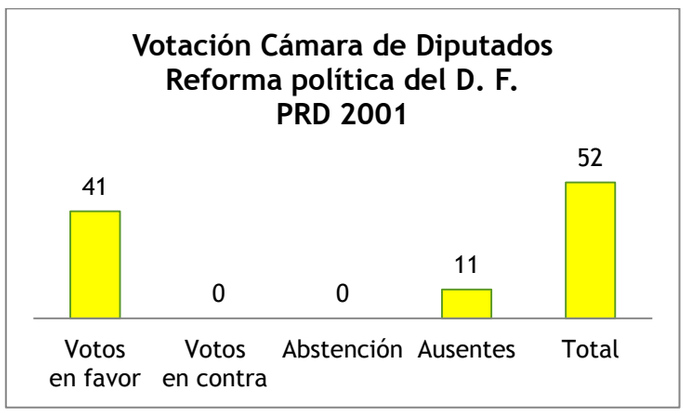
En cambio, los legisladores panistas en la Cámara de Diputados, que sumaron un total de 206, aumentaron su apoyo a la iniciativa de reforma política del D. F. ; aunque los votos del PAN contrastan en ambos espacios legislativos (ALDF-Cámara de Diputados), ya que en términos porcentuales, los legisladores panistas ofrecieron mayor apoyo a la propuesta de reforma política en la Cámara (189 = 53%) que en la ALDF (17 = 26%). Véase el Gráfico E5.6.4.

Gráfico E5.6.4



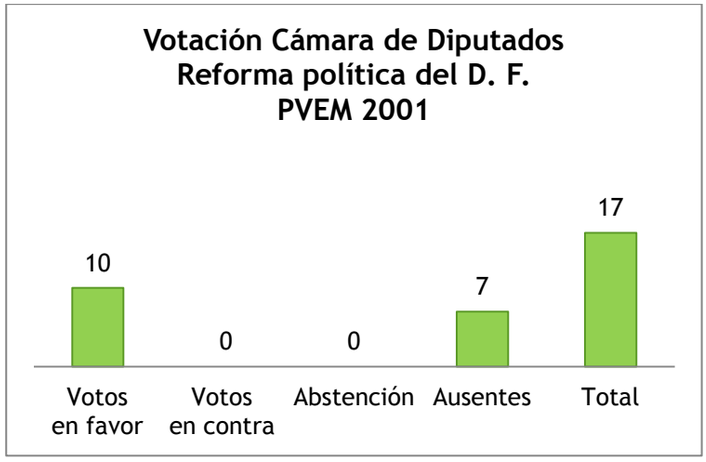
Por su parte, la votación de los diputados del PRD (52 curules) no fue una fuerza política partidista determinante en la votación de la Cámara de Diputados (41 = 11%), como sí sucedió en la ALDF (22 = 28%), significa que el partido impulsó sobremanera a la iniciativa en la Asamblea; pero su apoyo no tuvo el mismo impacto en la Cámara de Diputados, por su menor presencia en la legislatura. Véase el Gráfico E5.6.5.

Gráfico E5.6.5



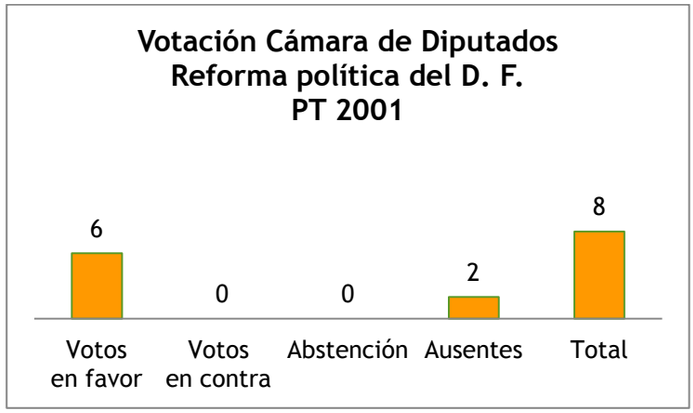
El PVEM apoyó de manera importante la iniciativa en la ALDF (8 = 10%); aunque en la Cámara de Diputados su voto no tuvo el mismo peso (10 = 3%). Véase el Gráfico E5.6.6.

Gráfico E5.6.6



Finalmente, el PT (8 diputados) mantuvo una fuerza similar en ambos recintos legislativos; así, mientras que en la ALDF su participación en votos fue modesta, en la Cámara de Diputados no cambio de manera importante, pues sus votos representaron el 2% de la votación favorable de la reforma política (6 = 2%). Véase el Gráfico E5.6.7.

Gráfico E5.6.7



La correlación de fuerzas en ambos espacios legislativos, tanto en la ALDF como en la Cámara de Diputados, explica una realidad distinta que no se reflejó en el sentido del voto acerca de la reforma política del D. F. , ya que los

diversos partidos políticos votaron en favor de la iniciativa. Así, el voto de los partidos PRI, PAN, PRD, PVEM y PT fue determinante para aprobar la iniciativa de reforma política en la ALDF; en tanto que el voto en favor de la iniciativa en la Cámara de Diputados por parte de estos partidos políticos también fue fundamental. Aunque valer la pena advertir que mientras que en la ALDF el voto del PRD marcó la línea de avanzada, en la Cámara de Diputados fue el PAN quien se destacó por su apoyo a la iniciativa.

En general, la iniciativa de reforma política del D. F. fue avalada en la Cámara de Diputados casi con 70% del voto de los legisladores; mientras que en la ALDF la aprobación de la iniciativa contó con casi 95% de los votos de los asambleístas. De esta manera, la iniciativa fue enviada al Senado para su estudio y, en su caso, para su aprobación.

4.3. La deliberación en la Cámara de Diputados acerca de la reforma política del D. F.

La iniciativa de reforma política del D. F. que se discutió en la Cámara de Diputados en el año 2001 contó con un grupo muy nutrido de legisladores que la favorecieron; así que la correlación de fuerzas fue un punto en favor de la iniciativa, aspecto que llamó la atención debido a que las elecciones del año 2000 reconfiguraron el mapa político-electoral del país e hizo evidente el nivel de competencia entre los principales partidos políticos, situación que tampoco fue ajena a la realidad de la capital; así, por ejemplo, al interior de la ALDF se mantuvo un equilibrio de fuerzas entre PRI, PAN, PRD, principalmente.

Las principales fuerzas partidistas en la ALDF lograron un acuerdo para aprobar la iniciativa de reforma política del D. F. que hizo del proceso legislativo (revisión, deliberación y aprobación de la iniciativa) un trayecto

relativamente cómodo, a pesar de que en la Cámara de Diputados la distribución de los escaños difirió respecto de la ALDF, ya que el PRI ocupó el primer lugar, el PAN el segundo lugar y el PRD se quedó en el tercer lugar.

No obstante el apoyo generalizado de los partidos políticos en favor de la iniciativa de reforma política, vale la pena destacar que de los 118 diputados ausentes en el pleno de la Cámara de Diputados 78 pertenecieron al PRI; así que el voto en contra de la iniciativa por parte de este partido en el Senado podría tener sus raíces explicativas en la Cámara de Diputados, ya que en esta cámara el PRI –a pesar de ser mayoría (209 diputados)– no apoyó completamente la aprobación de la minuta (como sí lo hizo en la ALDF), pues aproximadamente el 50% de sus miembros votó en favor de la misma (107 diputados) y el resto votó en contra, se abstuvo o no asistió. No logramos ubicar una razón explícita que justificara la sorprendente inasistencia de los diputados priistas; sin embargo, asumimos que se trató de un acto deliberado para oponerse a la reforma política del D. F. ; pero evitando la responsabilidad política frente a sus electores en la capital, de ahí que optaran por hacerse invisibles en la votación.

4.3.1. El Diputado Jorge Alberto Lara Rivera (Comisiones especiales)

La deliberación en la Cámara de Diputados fue inaugurada por el discurso del Diputado Jorge Alberto Lara Rivera (PROP 1), a nombre de las Comisiones Unidas de Puntos Constitucionales y del Distrito Federal, oportunidad que él aprovecho para dar a conocer al resto de los diputados el voto en sentido

positivo de la iniciativa de reforma política del D. F. por parte de las comisiones especiales.[376]

El diputado Lara Rivera tomó la palabra en la tribuna la Cámara de Diputados para defender la iniciativa de reforma política del D. F. , que los legisladores de la ALDF enviaron el 13 de noviembre del 2001. Lo sobresaliente de su discurso es que él, a nombre de las comisiones especiales, se instala en el umbral de los proponentes que apoyaron los cambios a la estructura de gobierno de la capital; además, él tuvo la oportunidad de revisar a detalle el contenido de la iniciativa de reforma, debido a que él integró una de las comisiones especiales que deliberaron sobre la materia; de modo que el diputado Lara Rivera pudo adentrarse en los asuntos más delicados y polémicos de la iniciativa, es decir, su entramado argumentativo no fue de ninguna manera improvisado; de ahí que, respecto de la reforma política del D. F. , los argumentos clave del párrafo se orientaron en enaltecer el papel preponderante del Congreso de la Unión no sólo en materia de la reforma política de la capital, sino en la reforma del Estado en su conjunto:

> [PROP 1] Esta iniciativa de reformas constitucionales es en realidad la primera iniciativa, el primer gran paso que puede dar este Congreso en materia de reforma del Estado. Y se hace, se propone que se dé este primer paso dándole un tratamiento distinto a la sede de los poderes federales que dan albergo precisamente al Poder Ejecutivo, al Legislativo y al Judicial.[377] Jorge Alberto Lara Rivera.

El diputado Lara Rivera, a diferencia de lo acontecido en el Senado en el año 2002, valoró el apoyo a la iniciativa de reforma política del D. F. que otorgaron los legisladores de la ALDF y los diputados en la Cámara, como fuente de legitimidad de la iniciativa. En la ALDF casi todos los partidos

[376] Para fines de orden en el análisis cada uno de los oradores será ubicado a partir de un número; así, por ejemplo, el diputado Lara Rivera será el proponente 1 (PROP 1) y así sucesivamente.
[377] Véase la Gaceta Parlamentaria de la Cámara de Diputados, del viernes 14 de diciembre de 2001, Año II, Número 36, México, D.F., http://cronica.diputados.gob.mx/.

políticos votaron favorablemente la iniciativa; en la Cámara de diputados sucedió algo parecido, es decir, tanto PRI, PAN como PRD unieron sus fuerzas para sacar adelante la iniciativa, hecho sin precedentes en la historia de la ciudad; así que los principales argumentos aluden a la legitimidad de la iniciativa a partir del consenso entre los partidos políticos:

> [PROP 1.1] Yo quiero resaltar la legitimidad de esta iniciativa, la fuerza política con la que viene investida en la virtud de que ninguna de las decisiones que hoy se plasman en el proyecto de dictamen en el dictamen aprobado y que aspiramos a que se eleve a texto constitucional, en ninguna de las discusiones hubo vencedores o vencidos, siempre imperó el consenso.[378] Jorge Alberto Lara Rivera.

El diputado no sólo destaca el consenso entre los partidos políticos en la Cámara; además, ubica el meollo de la deliberación de la reforma política del D. F. , es decir, la trasformación de las instituciones de gobierno locales, la autonomía de las mismas y la profundización democrática en la ciudad de México, objetos discursivos latentes en las deliberaciones de los congresos del siglo XIX. Por tanto, su constructo discursivo resalta la necesidad de sumar al D. F. a la modernidad, particularmente a sus instituciones políticas y los ciudadanos de que habitan en la capital; de suerte que éstos participen en la creación de nuevas instituciones que gocen de autonomía, argumentos cuya naturaleza se vinculan con la adopción plena de la democracia:

> [PROP 1.2] Estamos hablando, en primer lugar, de avanzar al Distrito Federal, de hacerlo avanzar en términos de sus instituciones políticas y en términos sobre todo, de su ciudadanía, a la adquisición de un régimen interior autónomo.[379] Jorge Alberto Lara Rivera.

El asunto de la autonomía de las autoridades locales y el supuesto conflicto inherente respecto del gobierno federal fue abordado también por

[378] Véase la Gaceta Parlamentaria, *op cit.*
[379] Véase la Gaceta Parlamentaria, *op cit.*

diputado Lara Rivera; de ahí que el debate acerca de la autonomía local frente a soberanía de la federación se resolverá, a decir de las comisiones especiales en voz del diputado, en la medida en que se cambie el carácter de excepción que posee la capital del país. El diputado emplea los argumentos necesarios para cuestionar la supuesta contradicción entre el sistema federal y la división de poderes respecto de la autonomía de las autoridades locales, que conviven en un mismo espacio:

> [PROP 1.3] Pero precisamente el darle autonomía en su régimen interior al Distrito Federal, implica disminuir este régimen excepcional, y al disminuirlo se está también matizando el conjunto de prerrogativas excepcionales y de privilegios, que pudieran en materia política y quizá económica, tener el Distrito Federal.[380] Jorge Alberto Lara Rivera.

Vale la pena recordar que los objetos discursivos referentes a la autonomía local y a la soberanía de la federación tienen su raíz en el siglo XIX, que han sido dilucidados a partir de la óptica del federalismo mexicano. Así, para eliminar el conflicto entre ambas esferas de gobierno (federal y local) el diputado José María Becerra advirtió que lo ideal sería que los estados conservaran sus poderes locales y los ciudadanos sus derechos políticos, no importando si albergasen a los poderes de la Unión, esto lo expresó en la sesión del congreso del 19 de octubre de 1824.[381] Por su parte, el diputado Ignacio de Mora reiteró que la limitación de los derechos políticos de los capitalinos atentaba contra los derechos políticos del resto de los habitantes del país, esto lo dijo el 17 de mayo de 1825.[382] Por lo cual, el discurso del diputado Lara Rivera constata la continuidad de un conflicto irresuelto en la actualidad. Consiguientemente, los diputados integrantes de las comisiones especiales, que deliberaron acerca de la reforma política del D. F.

[380] Véase la Gaceta Parlamentaria, *op cit.*
[381] Véase Anexo 2, Tabla E).
[382] Véase Anexo 2, Tabla F).

en el año 2001, retomaron los objetos discursivos de los diputados del siglo XIX para solucionar un problema que data de esa época, el relativo a la autonomía del gobierno local y la supremacía de la federación en la entidad:

> [PROP 1.4] Y uno de los puntos rectores de esta iniciativa, es revertir el régimen de facultades del Distrito Federal, para generar un nuevo régimen idéntico, en términos de facultades de régimen interior a la de los estados de todos los compañeros del país, es decir, que las facultades que no estén expresamente concebidas a los poderes federales por la Constitución, serán reservadas a los órganos del Distrito Federal.[383] Jorge Alberto Lara Rivera.

La idea de homologar las funciones de las autoridades del D. F. , respecto de las respectivas en las entidades federativas también fue expuesta en el congreso de 1856-1857; así, por ejemplo, el diputado Ignacio Ramírez señaló que ambas esferas de gobierno podían convivir en un mismo espacio, siempre y cuando sus funciones estuvieran bien delimitadas, lo dijo el 10 de diciembre de 1856; lo anterior significa que desde el siglo XIX existió la intención de asignar un *status* a la capital de la República semejante al otorgado a las entidades federativas. En la misma idea si situaron los pronunciamientos de los diputados Guillermo Prieto, Francisco Bauet y Francisco Zarco.[384] Por su parte, el diputado Lara Rivera advirtió que, en caso de aprobarse la iniciativa, los poderes federales no verían limitadas sus funciones, ello sugiere que los poderes locales tendrían un mayor espacio de libertad. Entonces, la naturaleza de los argumentos que empleó el diputado Lara Rivera se ubica en la delimitación estricta de las facultadas entre el poder federal y local (aspecto administrativo), que garantizaría la convivencia pacífica entre ambas esferas de gobierno:

[383] Véase la Gaceta Parlamentaria, *op cit.*
[384] Véase Anexo 2, Tablas G) y J).

218

> [PROP 1.5] Por supuesto que los poderes federales, conservarán una serie de atribuciones y de prerrogativas, que hacen posible el ejercicio soberano de sus potestades, de sus prerrogativas, y sobre todo de la conducción del Gobierno Federal.[385] Jorge Alberto Lara Rivera.

Las conclusiones de las Comisiones Especiales estuvieron motivadas por consolidar la democracia de sus instituciones de gobierno, particularmente a la ALDF y a las autoridades delegacionales. El aspecto que mayor atrajo a los diputados fue la facultad de dicha asamblea para redactar el Estatuto Constitucional, aspecto que ubicaría a la entidad al mismo nivel que el resto de las entidades:

> [PROP 1.6] En el espíritu democrático que alienta a este dictamen, se fortalece fundamentalmente a la Asamblea Legislativa del Distrito Federal y a las delegaciones políticas que funcionan en nuestra ciudad. Y la Asamblea Legislativa tendrá tres facultades muy importantes que ustedes entenderán: Primero, elaborar y reformar el estatuto constitucional.[386] Jorge Alberto Lara Rivera.

Al final de su intervención, consideramos, el diputado Lara Rivera amagó al resto de los legisladores –y tal vez a los miembros de la cámara colegisladora o revisora– respecto a la necesidad de aprobar la iniciativa, pues advirtió que las instituciones vigentes requieren ser mejoradas con el propósito de responder a las necesidades de los capitalinos. El principal argumento del párrafo se centra en la inoperancia de las instituciones de gobierno locales, es decir, la naturaleza de la argumentación recae en el ámbito de la eficacia gubernativa y la utilidad social:

> [PROP 1.7] De manera tal, compañeras y compañeros, que no creo que haya un pero que valga para oponerse a esta iniciativa que tuvo, que tiene detrás de sí 11 meses de trabajo arduo, de muchos talentosos legisladores, políticos y analistas que coexisten en esta ciudad y que lo único que queremos, que lo

[385] Véase la Gaceta Parlamentaria, *op cit.*
[386] Véase la Gaceta Parlamentaria, *op cit.*

> único que se pretende es mejorar el régimen de vida y la calidad para que las instituciones puedan funcionar de mejor manera en el D.F. y dar un mejor servicio así a toda la comunidad.[387] Jorge Alberto Lara Rivera.

4.3.2. La diputada María Teresa Campoy Ruiz Sánchez (PVEM)

La diputada María Teresa Campoy Ruiz Sánchez (PROP 2) tomó la palabra para manifestar el voto aprobatorio del PVEM, respecto de la iniciativa de reforma política del D. F. Su estructura argumentativa coincide parcialmente con expuesta por su predecesor (PROP 1.2.); de modo que la necesidad de actualizar las instituciones de gobierno y mejorar su funcionamiento fueron los principales argumentos que apoyaron la postura de la diputada. Por tanto, en el discurso de la legisladora, el argumento legitimador del cambio político lo constituyó la modernidad institucional, que implica una trasformación de las instituciones de gobierno para que estas respondan a las nuevas exigencias de la modernidad y cubran las expectativas de los ciudadanos en el D. F. :

> [PROP 2] La dinámica política que impulsa la renovación de nuestras instituciones es sólo el reflejo de la forma que nuestra sociedad ha adoptado para su desarrollo y bienestar, así como de los mecanismos propicios para lograrlo.[388] María Teresa Campoy Ruiz.

Enseguida la diputada Campoy Ruiz sugirió que para homologar al D. F. respecto de las entidades federativas era precisó asignarle los instrumentos necesarios que garantizaran su inclusión constitucional dentro del sistema federal. El anterior argumento constituye a su vez el contraargumento que ha favorecido históricamente la unificación vertical del poder en la capital. Los argumentos que dan razón de este debate se refieren a la supremacía de la

[387] Véase la Gaceta Parlamentaria, *op cit.*
[388] Véase la Gaceta Parlamentaria, *op cit.*

soberanía nacional sobre la autonomía local; así que la naturaleza de la argumentación de la diputada tiene que ver con el reconocimiento de la autonomía de las autoridades del D. F. por parte de la federación, que fue monopolizando las competencias del gobierno local, según advirtió el diputado Heriberto Jara el 14 de enero de 1917;[389] así que el afán de centralizar el poder propició que la ciudad de México perdiera gradualmente su autonomía; de manera que la estrategia argumentativa de la diputada pretende restituir la autonomía al gobierno local, a partir de su reconocimiento constitucional y por extensión su incorporación al sistema federal:

> [PROP 2.1] Estos instrumentos y las aspiraciones de los mexicanos que los motivan, han quedado plasmados en nuestro texto constitucional, así el dotar al Distrito Federal de los instrumentos necesarios para su inclusión verdadera al pacto federal, empiezan a encontrar auténtica cabida en nuestra norma fundamental.[390] María Teresa Campoy Ruiz.

La diputada Campoy Ruiz, lo mismo que el diputado Jorge Alberto Lara Rivera representante de las comisiones especiales, señaló en tribuna que la reforma política resultaba necesaria debido a la inoperancia de las instituciones vigentes. No obstante, el principal argumento expuesto en el siglo XIX para garantizar el correcto funcionamiento del gobierno local recayó en la idea de que la federación debía encargarse del gobierno local, al menos esta fue la postura de los diputado José María Mata y el diputado Ramírez expuestas entre el 28 y el 31 de enero de 1857;[391] de forma que si la diputada Campoy Ruiz cuestionó el funcionamiento de las instituciones vigentes en el año 2001, entonces significa que desde el siglo XIX las instituciones de gobierno asignadas para la capital distaron de ser eficientes:

[389] Véase Anexo 2, Tabla L).
[390] Véase la Gaceta Parlamentaria, *op cit.*
[391] Véase Anexo 2, Tabla J).

> [PROP 2.2] Para nadie es extraño saber el hecho de que la organización del Distrito Federal ha funcionado medianamente, la cual con las reformas que hoy se presentan, se ha enriquecido con participación de ciudadanos, legisladores y académicos que, contribuyendo con el devenir político, colaboraron en la redacción de algunos preceptos constitucionales, actualizándolos con oportunas adiciones o bien corrigiendo hipótesis normativas que han quedado algunas en el anacronismo.[392] María Teresa Campoy Ruiz.

4.3.3. El diputado Víctor Hugo Cirigo Vázquez (PRD)

El diputado Víctor Hugo Cirigo Vázquez (PROP 3) del PRD se mantiene en la misma línea de discusión, respecto de los oradores que lo precedieron, es decir, aprovechó la tribuna para reconocer la pertinencia de los cambios incluidos en la iniciativa de reforma política para la capital.

A diferencia de los otros diputados, el diputado Cirigo fundamentó la problemática de la capital como una consecuencia de su construcción en los siglos XIX y XX; así que los arreglos constitucionales de 1824, 1857 y 1917 no solucionaron de manera afortunada los problemas de la capital, relativos a la autonomía de sus autoridades y a los derechos políticos de sus habitantes:

> [PROP 3] Si revisamos la historia constitucional, siempre queda la impresión de que la Ciudad de México es considerada como un lugar transitorio.[393] Víctor Hugo Cirigo.

Entonces, el diseño institucional asignado dejó a la capital en desventaja respecto de las entidades federativas; por tanto, según lo sugiere la exposición del diputado, es entendible que ahora la capital carezca de instrumentos jurídicos y políticos que permitan a sus autoridades resolver los asuntos que atañen a su vida política interna:

[392] Véase la Gaceta Parlamentaria, *op cit.*
[393] Véase la Gaceta Parlamentaria, *op cit.*

> [PROP 3.1] Eso generó un rezago en los derechos políticos de los habitantes de la Ciudad de México, quienes quedaron en un papel muy de segunda en relación con los demás ciudadanos del país, con un gobierno que no tenía los instrumentos ni las facultades para hacer frente a estos problemas de la gran ciudad.[394] Víctor Hugo Cirigo.

El constructo argumentativo del diputado Cirigo contradice a quienes justifican que la supremacía de la federación sobre las autoridades locales asegure la paz y la armonía entre las dos esferas de gobierno dentro de un mismo territorio, pues él considera que la convivencia ha sido positiva. Lo dicho por el diputado Cirigo concuerda con la exposición del diputado Ignacio Ramírez, quien manifestó el 10 de diciembre de 1856 que para evitar choques entre las autoridades locales y la federación era preciso delimitar las funciones correspondientes para ambas esferas de gobierno, de modo que no existía razones para pensar en un conflicto entre los dos órdenes gobierno; sin embargo, la intención del diputado Ignacio Ramírez era validar la supremacía de la federación sobre las autoridades de la capital.[395] Por tanto, la estrategia argumentativa del diputado Cirigo se condujo en esos mismos términos, es decir, deshabilitar los argumentos relativos al caos que justifiquen la continuidad del predominio del poder federal sobre el gobierno del D. F. :

> [PROP 3.2] El proyecto de reformas que hoy nos ocupa está inmerso en el contexto de una ciudad donde la convivencia entre el gobierno local y los poderes federales se da cotidianamente de una manera armónica, por tanto esto de ninguna manera debe ser razón para evitar que la ciudad cuente con un gobierno autónomo y con los instrumentos necesarios para hacer frente a los retos de la gran urbe.[396] Víctor Hugo Cirigo.

La explicación que da el diputado para pronunciarse en favor de la reforma política de la capital, se refiere al hecho de que ha sido precisamente

[394] Véase la Gaceta Parlamentaria, *op cit.*
[395] Véase Anexo 2, Tabla G).
[396] Véase la Gaceta Parlamentaria, *op cit.*

la intervención de la federación en los asuntos políticos inherentes a las autoridades locales la fuente de conflicto entre ambas esferas de gobierno, particularmente por la limitación autonómica de su gobierno y de los derechos políticos de sus habitantes. El discurso pronunciado por el diputado Francisco Zarco en 1856 advirtió que de no resolverse ambos aspectos en la Constitución (la autonomía de su gobierno y de los derechos políticos de sus habitantes), ello crearía una serie de problemas entre la federación y la capital, como quedo demostrado en la deliberación legislativa del 2001 y 2001. Por tanto, el diputado Cirigo retoma el mismo objeto discursivo con el propósito de saldar de manera definitiva el asunto de la soberanía nacional respecto de la autonomía local:

> [PROP 3.3] En todo caso, la experiencia ha demostrado que es en las limitaciones impuestas a la autonomía de sus órganos de gobierno y la falta de precisión respecto de los ámbitos de competencia locales y federales, donde puede encontrarse una fuente de tensiones.[397] Víctor Hugo Cirigo.

Por último, el diputado Cirigo destacó la pertinencia de la reforma política, para lo cual empleó argumentos de legalidad y legitimidad teles como el consenso entre los partidos políticos para aprobar la iniciativa, la necesidad de asignar autonomía a las autoridades locales sin afectar la existencia de los poderes de la Unión, etc. :

> [PROP 3.4] Esta iniciativa de reformas representa la oportunidad histórica de coadyuvar en la mejora jurídica y política para la evolución de nuestra ciudad capital. Entre sus mayores atributos se encuentra la contribución de todas y cada una de las fuerzas políticas integrantes de la Asamblea del Distrito Federal en su II Legislatura, ya que configuraron un planteamiento integral, producto del consenso, donde la justa demanda de contar con un margen de mayor autonomía para la Ciudad de México y su gobierno, no vulnera su papel como capital de la nación; al contrario, garantiza el ejercicio seguro y

[397] Véase la Gaceta Parlamentaria, *op cit.*; además, véase el discurso del presidente Álvaro Obregó, a propósito de la desaparición de los ayuntamientos en la ciudad de México en 1928, Anexo 2, la Tabla M).

> eficaz de las funciones de los poderes federales en su sede y, al mismo tiempo, la fortalece como parte integrante de la Federación.[398] Víctor Hugo Cirigo.

La estrategia argumentativa del proponente queda de manifiesto en el párrafo anterior, pues pretendió convencer a su auditorio respecto de la pertinencia de aprobar la iniciativa, para lo cual empleó los objetos discursivos nodales en la deliberación (autonomía de la ciudad de México, funciones del poder federal) y argumentos cuya naturaleza dieron solidez a su discurso (jurídico, políticos, eficacia gubernativa) e intentó con ello persuadir a su auditorio.

4.3.4. El diputado Héctor González Reza (PAN)

El diputado Héctor González Reza (PROP 4) del PAN reconoció en tribuna que la capital de la República se encuentra desfasada. Lo anterior es entendible ya que el congreso que aprobó la existencia de la capital en el siglo XIX respondió a una cosmovisión distinta a la actual; por tanto, para dar soporte a su argumentación, el diputado emplea elementos de carácter histórico y de gestión gubernativa para justificar la necesidad de un cambio político en la capital:

> [PROP 4] La figura del Distrito Federal como sede de los poderes de la Unión no tiene ya las implicaciones esenciales y excepcionales que impusieron al Constituyente de aquel tiempo, la urgencia de conformar un Distrito Federal, lo que hace necesario fortalecer y conformarlo tanto en sus estructuras como en sus órganos de gobierno locales y los de la Federación que conviven y comparten el mismo territorio.[399] Héctor González Reza.

[398] Véase la Gaceta Parlamentaria, *op cit.*
[399] Véase la Gaceta Parlamentaria, *op cit.*

En consecuencia, el diputado González Reza construye una estrategia argumentativa apoyándose en el objeto discursivo democracia, pues históricamente ha sido expuesto por algunos legisladores vanguardistas como uno de los elementos primordiales en la transformación de la vida política interna de la capital.[400]

El triunfo del PAN en las elecciones del año 2000 incrementó la recurrencia al concepto democracia en el discurso de sus miembros, como vía para transformar las instituciones y las prácticas políticas en México; aunque en su momento los partidos de oposición —incluido el PAN— incluyeron sistemáticamente el ideal democrático en su discurso para denunciar la naturaleza autoritaria de los gobiernos priistas sobre todo en las décadas de los años sesenta a noventa del siglo pasado. Así que el diputado González Reza nuevamente se apoya en este objeto discursivo —consideramos— para erradicar definitivamente el esquema institucional asignado a la capital mexicana desde el siglo XIX, que dista del modelo cuyo centro lo conforman las instituciones democráticas:

> [PROP 4.1] Con esta iniciativa, las instituciones, sus procedimientos y sus normas, se dirigen hacia una democracia formal sin regateos, que haga realidad el nuevo federalismo y dé fuerza a la autonomía y a la equidad entre todos los estados de la Federación y entre todos los mexicanos.[401] Héctor González Reza.

No obstante, el concepto democracia en el siglo XIX —como vimos en el capítulo anterior— pareció responder a un anhelo por organizar al país

[400] Véase los pronunciamientos de los diputados Mariano Marín e Ignacio de Mora en el Congreso de 1824; además, los planteamientos de los diputados Ignacio Ramírez, Francisco Zarco y Guillermo Prieto en el Congreso de 1857; también véase los discursos de los diputados Heriberto Jara y Rafael Martínez expuestos en el Congreso de 1917; por último véase la brillante defensa que hizo Vicente Lombardo en favor de la ciudad de México en la reforma constitucional de 1928.
[401] Véase la Gaceta Parlamentaria, *op cit.*

mediante el sistema federal —la eficacia organizativa—[402] y no tanto al propósito de garantizar la participación y representación ciudadana o de las entidades respecto de la federación. Por tanto, el diputado intentó persuadir a su auditorio para que aprobaran la iniciativa de reforma política del D. F. , y lo hizo a través de una estructura argumentativa cuya base fue la adopción plena de la democracia en la capital. Dicho de otra manera, el diputado exaltó el carácter integral de la iniciativa de reforma política, pues a su entender esta englobó los requisitos que históricamente no han sido resueltos por parte de los legisladores; de forma que el objeto discursivo democracia abarcó para él un componente participativo, representativo y de gestión gubernamental:

> [PROP 4.2] Hoy tenemos que ver hacia la culminación de una reforma integral del Distrito Federal que consagre la autonomía de la entidad, los derechos políticos plenos, los mecanismos de administración de toda esta metrópoli, la descentralización gubernamental y una vigorosa democratización y participación ciudadanas en orden al mejoramiento de la infraestructura y progreso de nuestra estructura social, pero por encima de todo hacia la seguridad pública en esta Ciudad de México.[403] Héctor González Reza.

Otro de los aspectos sobresalientes en el discurso del diputado González Reza se refiere a su visión de complementariedad entre el sistema federal y la división de poderes frente a la autonomía de las autoridades de la capital y el ejercicio de los derechos políticos de sus habitantes; recordemos que el argumento de conflicto e imposible convivencia entre las esferas local y federal en un mismo espacio geográfico ha justificado la supremacía de la federación sobre el gobierno interno; así, el argumento del diputado se convierte en el contraargumento que facilitó el diseño institucional en la capital y que ha perdurado en los distintos arreglos constitucionales del país.

[402] Véase Josep M. Colomer, *op cit*, p. 165.
[403] Véase la Gaceta Parlamentaria, *op cit.*

En consecuencia, la estrategia argumentativa del diputado pretendió restar legitimidad a la idea que hace imposible la convivencia de la autonomía del gobierno de la capital y el ejercicio soberano de los poderes federales que también ahí se hospedan:

> [PROP 4.3] La vida política de la capital ha evolucionado. La Ciudad de México es en el presente escenario donde las prácticas políticas han adquirido tolerancia y participación responsable, respeto y convivencia institucional, por lo que el reto hacia delante consiste en establecer una forma propia de gobierno que haga posible la compatibilidad entre los procesos históricos para mantener a la entidad como sede de los poderes federales y le otorgue autonomía plena y garantice los derechos políticos de sus habitantes.[404] Héctor González Reza.

La estructura argumentativa del proponente está soportada por varios objetos discursivos, a saber: a) el carácter urbano complejo de la metrópoli; b) la necesaria adopción de la democracia interna; c) la reivindicación de los derechos políticos de sus habitantes, a través de la participación y la representación ciudadanas; d) la adopción de una práctica social fiscalizadora de la función pública (*accountability* y nueva gestión pública):

> [PROP 4.4] Dada la complejidad que caracteriza a nuestra ciudad y entendiéndola con una visión de carácter metropolitano, encontramos que la reforma política del Distrito Federal no es sólo importante, sino necesaria. Primero, porque es condición de democracia; segundo, porque con ella se motiva a una mayor participación ciudadana en la conformación y vigilancia de la actuación de los tres órganos de gobierno locales acorde a las nuevas circunstancias políticas y sociales.[405] Héctor González Reza.

Finalmente, el diputado denunció que el *status* disminuido de los derechos políticos de los capitalinos los dejaba en desventaja respecto del resto de los habitantes de la República. No obstante los cambios políticos experimentados en la ciudad de México, sobre todo a partir de las diversas

[404] Véase la Gaceta Parlamentaria, *op cit.*
[405] Véase la Gaceta Parlamentaria, *op cit.*

reformas constitucionales de de 1986, 1993 y 1996, los ciudadanos y sus autoridades aún no poseen las libertades y lo derechos que otorga el modelo democrático para auto gobernarse (autoridades y constitución propia). Así, los argumentos del diputado Mariano Marín adquieren vigencia —expuestos en tribuna el 23 de octubre de 1824—, debido a que él pronosticó que de consumarse el proyecto que designaría la sede de los poderes federales, que incluía la disminución de los derechos políticos de los habitantes de la capital, el problema se postergaría indefinidamente, como ahora sucede:[406]

> PROP 4.5. En Acción Nacional continuaremos trabajando para que un día los más de 8 millones de habitantes de esta ciudad gocemos de los mismos derechos y condiciones que el resto de nuestros connacionales.[407] Héctor González Reza.

4.3.5. El diputado Enrique Octavio de la Madrid Cordero (PRI)

El diputado Enrique Octavio de la Madrid Cordero (PROP 5) del PRI aprovechó su oportunidad en la lista de oradores para manifestar la postura de su partido respecto de la iniciativa de reforma política del D. F. Cabe recordar que aproximadamente la mitad de los miembros de este grupo parlamentario votaron en favor de la iniciativa de reforma política, el resto o lo hizo en sentido contrario o se abstuvo o se ausentó; sin embargo, como resultado de la copiosa votación del PAN, el PRD y el resto de los partidos políticos, la iniciativa fue aprobada en el pleno de la Cámara de Diputados.

A diferencia de la decisión franca por aprobar la iniciativa de reforma política, sobre todo por parte de los diputados Víctor Hugo Cirigo (mayor

[406] Véase DDF[a], p. 61.
[407] Véase la Gaceta Parlamentaria, *op cit.*

autonomía, PROP 3.4) y Héctor González Reza (democracia sin regateos, PROP 4.1), el diputado del PRI matizó su postura respecto de aceptar los cambios incluidos en la iniciativa.

Sin embargo, las resistencias para trastocar el régimen político de la capital tiene una larga historia, por ejemplo, los representantes del gobierno en 1824 se opusieron en todo momento a trasladar la residencia de los poderes federales a otro lugar de la República, para evitarlo expusieron una serie de argumentos jurídicos, económicos y de gestión pública; sin embargo, los argumentos que prevalecieron fueron aquellos de carácter político —aunque en su mayoría fueron latentes o implícitos—, que favorecieron la unificación vertical del gobierno y con ello asignaron un papel preponderante de la federación sobre las autoridades de la capital. Además, existieron otras voces, como la del diputado Santos Vélez, quién manifestó su desacuerdo de que los poderes federales quedasen supeditados a las autoridades de la capital, le pareció repugnante.[408]

De modo que la postura del PRI en la Cámara de Diputados recuperó argumentos del discurso del siglo XIX que se resisten a la apertura democrática plena en la entidad; así, los objetos discursivos autonomía y democracia locales son condicionados en favor del correcto funcionamiento de los poderes de la Unión: a) autonomía, siempre y cuando no afecte las facultades de la federación; b) democracia, siempre y cuando se asegure la gobernabilidad de la entidad; es decir, en el discurso del siglo XXI aparecen argumentos característicos de la estructura mental de acción de los legisladores del siglo XIX; de manera que en la estrategia argumentativa del diputado Enrique Octavio de la Madrid sobresalen los argumentos que

[408] Véase el Anexo 2, la Tabla A).

priorizan la eficacia organizativa para justificar la condición jurídica-política de la capital y asegurar la supremacía de la federación sobre las autoridades locales:

> PROP 5. Los legisladores de esta generación nos enfrentamos ahora al reto de dotar de más autonomía a los órganos internos del Distrito Federal en todo lo que se refiere a su régimen interno, con la excepción de aquellas salvaguardas mínimas necesarias que permitan a los poderes federales el libre ejercicio de sus facultades. Asimismo, debemos encontrar fórmulas para lograr mayor democracia con gobernabilidad.[409] Enrique Octavio de la Madrid.

El proponente incluye en su argumentación elementos que denotan reticencia por modificar plenamente el régimen político del D. F. , pues aparentemente acepta la idea de llevar a cabo ciertas modificaciones a la estructura gubernativa en la ciudad de México; sin embargo, en todo momento, el diputado acota el alcance de los cambios planeados. Por tanto, él remarca que el D. F. tiene una naturaleza excepcional, que es la capital de la República, que es la sede de los poderes de la Unión y que, en consecuencia, se requiere un régimen especial que sea distinto al resto de las entidades federativas. Dicho con otras palaras, el diputado manifiesta una estrategia argumentativa cíclica que lo regresa al punto de origen: el D. F. es *sui generis* porque es especial; por tanto, su diseño institucional debe ser especial por ser una entidad *sui géneris*. Así que el PRI favoreció la iniciativa porque:

> [PROP 5.1] Primero. Reconoce la naturaleza *sui generis* del Distrito Federal como capital de la República y sede de los poderes de la Unión y con ella la necesidad de dotarle de un régimen constitucional especial distinto al de cualquier otra entidad federativa.[410] Enrique Octavio de la Madrid.

Aunque, más adelante, el diputado reconoce los logros de incluidos en la iniciativa:

[409] Véase la Gaceta Parlamentaria, *op cit.*
[410] Véase la Gaceta Parlamentaria, *op cit.*

> [PROP 5.2] Segundo. Reconoce también que una mayor autonomía en su régimen interno no pone en peligro a los poderes federales, siempre y cuando éstos cuenten con las salvaguardas necesarias.[411] Enrique Octavio de la Madrid.

Finalmente, el diputado del PRI acepta que la iniciativa se salva debido a que su propósito fortalecería el ámbito de la gestión de pública o de gobierno, tanto a nivel federal como a nivel local:

> [PROP 5.3] Tercero. Otorga, en consecuencia, mayores facultades a la Asamblea Legislativa del Distrito Federal en todo lo relativo a su régimen interno. De igual forma reduce las atribuciones del Congreso Federal a sólo aquellas que tengan por objeto la preservación del adecuado funcionamiento de los poderes federales.[412] Enrique Octavio de la Madrid.

4.3.6. El diputado José Manuel del Río Virgen (a nombre del Partido de la Alianza Social y a nombre de Convergencia por la Democracia)

El diputado José Manuel del Río Virgen (PROP 6), quien habló a nombre del Partido de la Alianza Social y a nombre de Convergencia por la Democracia, retomó parte de la argumentación de sus predecesores, particularmente de los diputados del PVEM, PRD y PAN.

Así que sobresale en su discurso el papel anacrónico del régimen político en el D. F. y el acierto de los partidos políticos para formular una iniciativa conjunta:

> [PROP 6] La reforma política del Distrito Federal, sus nuevas reglas de operación, suponen un nuevo orden jurídico al que debe corresponder la realidad ciudadana a la realidad política, a la realidad social. Pero eso fue logrado gracias al esfuerzo de los partidos políticos a la paciencia, a la enorme paciencia del trabajo de políticos y de

[411] Véase la Gaceta Parlamentaria, *op cit.*
[412] Véase la Gaceta Parlamentaria, *op cit.*

> funcionarios del Gobierno del Distrito Federal, lograron esta reforma.[413] José Manuel del Río.

4.3.7. El diputado Alfredo Hernández Riagosa (PRD)

El diputado Alfredo Hernández Riagosa (PROP 7) del PRD destacó en sus discurso el carácter multicultural y la diversidad regional de la capital federal; aunque los argumentos de mayor importancia tienen que ver con la composición social y humana en el D. F. , que a su vez emplea como justificación para apoyar la transformación política y jurídica de la capital:

> [PROP 7] Por ello no podíamos dejar pasar este momento trascendental en la vida del Distrito Federal. Porque las comunidades, las zonas urbanas, las zonas de clase media, cualquier zona en el Distrito Federal requiere de instrumentos jurídicos y políticos para hacer de la vida en la ciudad una vida más viable, más objetiva, con una capacidad de transformación mayor.[414] Alfredo Hernández.

Otro de los aspectos que llaman la atención en el discurso del diputado Alfredo Hernández fue su defensa en favor de los derechos políticos de los capitalinos, como lo hicieron los diputados del PAN y PRD que lo antecedieron. Sin embargo, el diputado va más allá, puesto que cuestionó el actual sistema de participación y representación local —aunque bien podría ser una crítica de alcance nivel nacional.

> [PROP 7.1] Tenemos que observar que esta reforma le garantice a los ciudadanos que haya plenos derechos en su participación desde su colonia, su delegación o desde el mismo centro de la capital.[415] Alfredo Hernández.

[413] Véase la Gaceta Parlamentaria, *op cit.*
[414] Véase la Gaceta Parlamentaria, *op cit.*
[415] Véase la Gaceta Parlamentaria, *op cit.*

4.3.8. El diputado Mauricio Enrique Candiani Galaz (PAN)

Por último, recuperamos el discurso del diputado Mauricio Enrique Candiani Galaz (PROP 8) del PAN, ya coincide con lo expuesto por el diputado Ignacio Ramírez el 10 de diciembre de 1856, quién aseguró que la convivencia pacífica en la capital de la República entre las autoridades locales y el gobierno federal dependería del grado de especificación y delimitación de las facultades correspondientes a cada esfera de gobierno.[416]

No obstante el pasó de los años, el debate acerca de la exclusividad de competencias entre los poderes de la Unión y las autoridades locales aún es vigente:

> [PROP 8] Por eso aplaudo, subrayo y destaco el hecho de que esta reforma está inspirada en darle precisión de aquellas facultades, como dirían los abogados, de aquellas responsabilidades a cada uno de los órganos de Gobierno para que cada uno de ellos pueda dar cuentas, rendir con legitimidad y con prontitud resultados a la población y sentirse merecedor del aplauso o de la crítica cuando corresponda.[417] Mauricio Enrique Candiani.

Luego de escuchar a los proponentes, sus argumentos y contraargumentos, los diputados votaron en el pleno la iniciativa de reforma política del D. F. Los resultados favorecieron la aprobación de la iniciativa. Como vimos anteriormente, 358 diputados votaron en favor de la iniciativa; en cambio 17 diputados votaron en contra y 7 de los diputados optaron por abstenerse. Véase el Gráfico E5.6.

[416] Véase el Anexo 2, la Tabla G).
[417] Véase la Gaceta Parlamentaria, *op cit.*

234

Así que, siguiendo las pautas institucionales y procedimentales del sistema bicameral, la iniciativa fue enviada a la Cámara de Senadores para su revisión, discusión y posible aprobación.

CAPÍTULO V

5. Análisis de la minuta de reforma política del D. F. en el senado

5.1. Discurso de los senadores en 2002, respecto de la posible reforma política de la capital

El presente capítulo analiza el discurso de los senadores en torno a una posible reforma política de la capital federal, deliberación registrada el primero de octubre del 2002.

Los resultados electorales en el año 2000 motivaron una integración del Senado que favoreció tanto al PRI como al PAN, ya que entre ambos partidos sumaron más de 100 escaños –de los 128 que componen la Cámara de Senadores–, mientras que los demás partidos políticos ─incluido el PRD─ se repartieron el resto de las curules; en consecuencia, el PRI y el PAN sumaron aproximadamente 85% de los senadores.[418]

La iniciativa de reforma política del D. F. , que adquiriría la categoría de minuta, fue recibida por el Senado y enviada a las comisiones, para su estudio y dictamen. Las comisiones responsables del análisis de la minuta fueron las Comisiones Unidas de Puntos Constitucionales, Estudios Legislativos y del Distrito Federal, las tres presididas por miembros del PRI: a) la Comisión del D. F. fue presidida por el priista David Jiménez, dicha comisión la integraron 7 senadores, 3 del PRI, 3 del PAN y 1 del PRD; b) la Comisión de Puntos Constitucionales estuvo presidida por el priista Manuel Bartlett y fue integrada por 6 senadores del PRI, 3 del PAN, 1 senador del PVEM y otro más del PRD, para sumar 11 senadores en total; c) la Comisión de Estudios Legislativos fue

[418] Véase la Tabla y el Gráfico E6.

presidida por Fidel Herrera, también priista, y la integraron 2 senadores del PAN y 4 del PRI.

La deliberación en las comisiones en torno a la minuta de reforma política de la capital culminó con una votación relativamente similar, ya que los miembros del PRI elaboraron un dictamen que no fue aceptado por los demás partidos, sobre todo por parte del PRD y del PAN, debido a que dicho documento imposibilitaba cualquier intento de reforma política en la ciudad de México; cabe señalar que en casi todas las comisiones el voto del PRI fue homogéneo, en cambio, destaca la abstención de los miembros del PAN. El voto en favor del dictamen, por lo tanto, imposibilitaba una reforma política en el D. F. y, obviamente, desconocía la propuesta de la ALDF y la Cámara de Diputados; por el contrario, los votos en contra del dictamen por parte de algunos senadores reflejan el respaldo de éstos a la propuesta de reforma política, diseñada en el mes de noviembre del 2001 en la ALDF.[419]

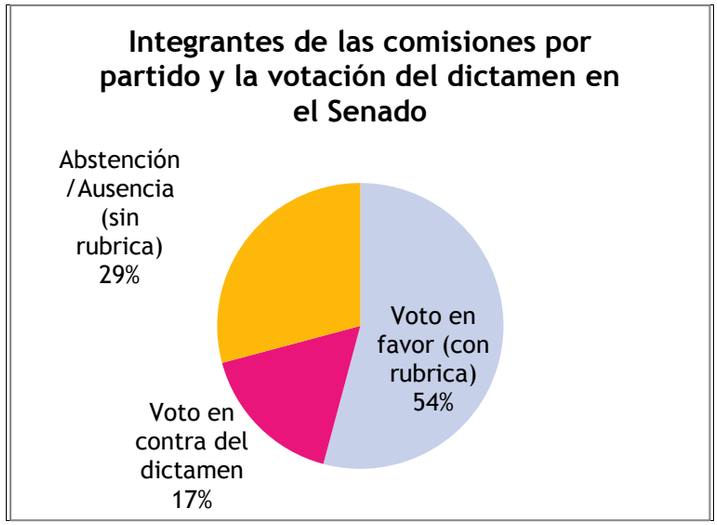
Los miembros del PRD fueron los únicos que desaprobaron francamente el dictamen de las comisiones: 1) en la Comisión del D. F. el voto de los miembros del PRI y las abstenciones de los senadores del PAN dejó imposibilitado al PRD de cualquier otra opción; así, en dicha comisión se cerró cualquier posibilidad de reforma política; 2) la votación en la Comisión de Puntos Constitucionales fue similar, debido a que los 6 representantes del PRI emitieron su voto en favor del dictamen; por estas razones, ni el voto en contra del dictamen del PRD ni el voto del PAN tuvieron impacto en la votación final; cabe mencionar que nuevamente el PAN se abstuvo en 2 ocasiones y que el PVEM votó en favor del dictamen; 3) en la Comisión de Estudios Legislativos la votación fue similar, debido a que los

[419] Véase las Tablas y Gráficos E6.1 a E6.7.

miembros del PRI favorecieron el dictamen con 3 votos y por las 2 abstenciones del PAN.[420]

La primera reflexión que podemos hacer de los resultados de la votación en las comisiones es que la fuerza partidista mayoritaria elaboró un dictamen, según su estructura mental y mapas de conocimiento, que después sería aprobado por ellos mismos, ya que dichas comisiones estuvieron presididas por miembros del PRI y cuya mayoría también era priista. El Gráfico E6.8 señala la manera como votaron los integrantes de las comisiones de manera agregada.

E6.8

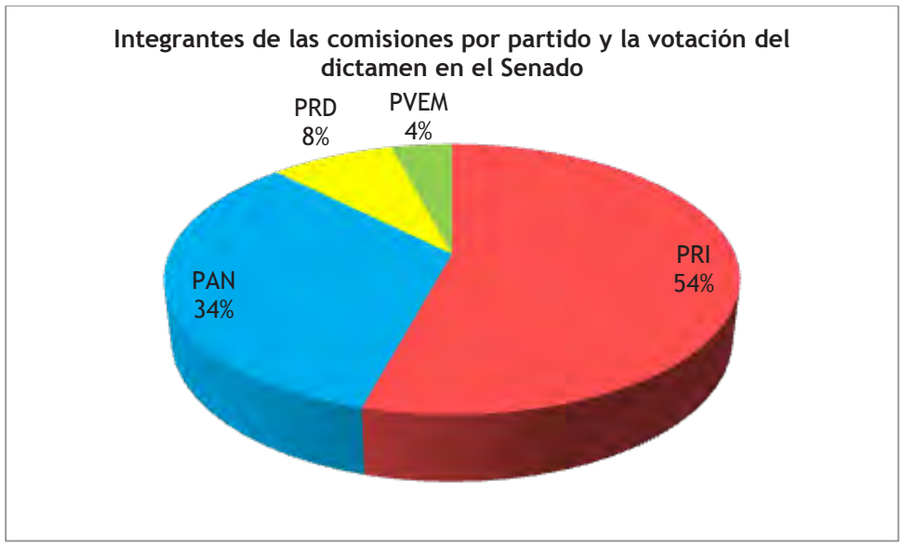


El gráfico muestra que la mayoría de los senadores, integrantes de las Comisiones Unidas de Puntos Constitucionales, Estudios Legislativos y del Distrito Federal, votaron en favor del dictamen (PRI y PVEM); además, destaca que sólo 17% de los miembros de dichas comisiones votaron en contra del dictamen (sobre todo eran miembros del PRD); por último, resalta que 29% de los comisionados se abstuvieran de votar (en su mayoría miembros del PAN).

[420] *Idem.*

Sin embargo, los resultados señalan que ni los votos de quienes se manifestaron en contra ni la suma de las abstenciones podrían revertir el 54% de quienes aprobaron dicho dictamen. Los senadores que participaron en la elaboración y en la discusión del dictamen dentro de las comisiones se muestran en el Gráfico E6.9.

Gráfico E6.9



La integración de las comisiones fue favorable para el PRI, puesto que ocuparon el 54% de espacios, con 34% siguió el PAN, 8% el PRD y 4% el PVEM. Se observa que ambos gráficos incluyan resultados muy similares; por lo tanto, si los adherentes al dictamen de las comisiones sumaron 54% de los votos, se empata con el porcentaje de miembros priistas que integraron las comisiones. Así, hipotéticamente, ni la sumatoria de los votos del resto de los miembros de las comisiones (PAN, PRD, PVEM) hubieran revertido la votación disciplinada del PRI; cabe mencionar que el PVEM votó en favor del dictamen, votos que se sumaron a los manifiestos por el PRI.

El dictamen de las Comisiones Unidas de Puntos Constitucionales, Estudios Legislativos y del Distrito Federal fue discutido y votado en el pleno

del Senado. La votación en el pleno de la Cámara de Senadores fue la siguiente: 53 votos en favor del dictamen y 46 votos en contra. En consecuencia, la mayoría de los senadores se adhirieron al dictamen de las Comisiones Unidas de Puntos Constitucionales, Estudios Legislativos y del Distrito Federal. Ahora demos paso al análisis de la deliberación del dictamen en el seno de la Cámara de Senadores.

5.1.1. La propuesta de reforma en el Senado

La propuesta de reforma de los asambleístas llegó a la Cámara de Diputados con el rubro de iniciativa; así, luego de que dicha iniciativa fue discutida por los diputados fue enviada al Senado, espacio legislativo en el cual tomó forma de *minuta con proyecto de decreto*,[421] que las comisiones especiales del Senado discutieron y finalmente dictaminaron. En consecuencia, el *corpus* de nuestra investigación es el Diario de los Debates, que incluye las intervenciones de cuatro legisladores (oradores): el primer orador, el senador Esteban Ángeles, habló en nombre de las comisiones especiales; en el dictamen se recomienda a los senadores que voten en contra de las modificaciones propuestas e incluidas en la minuta; el segundo orador, el senador Demetrio Sodi −representante del Partido de la Revolución Democrática (PRD)– habló en favor de la aprobación de la minuta y se manifestó en contra del dictamen de las comisiones; el tercer orador, el senador David Jiménez −Partido Revolucionario Institucional (PRI)−

[421] "La Constitución emplea la expresión *proyecto* de manera genérica, como el documento que contiene una propuesta para emitir una ley o decreto o bien para reformar o adicionar alguno ya existente. Cuando esta propuesta se formaliza y se presenta con el propósito de que sea dictaminada a una cámara, se le denomina […] *iniciativa*. Por esta razón en la terminología parlamentaria suele hablarse de *iniciativa con proyecto de ley o de decreto*. Cuando éste es aprobado en la cámara de origen, pasa a la cámara revisora en un documento que se denomina *minuta*; habitualmente se remite de una a otra cámara como *Minuta con proyecto de decreto*, porque aunque contenga una ley completa, esta se expide […] por medio de un decreto." Véase J. E. Andrade. *Derecho Constitucional*, México, Oxford University Press, 2008, pp. 261-262.

se manifestó en contra de la aprobación de la minuta y su postura fue en favor del dictamen de las comisiones; el cuarto orador, el senador Jesús Galván −representante del Partido Acción Nacional (PAN)− también se mostró en favor de la aprobación de la minuta y se opuso al dictamen.[422]

El resultado de la votación fue la siguiente. Al término de las intervenciones en tribuna los votos en favor del dictamen de las comisiones especiales sumaron 53; mientras que los votos en contra del dictamen sumaron 46. En consecuencia, los artículos 73, 76, 89, 108, 109, 110, 111 y 122 quedaron intactos, de manera que luego de la votación la minuta fue turnada a la Cámara de Diputados para su revisión. Lo anterior significa que el Senado suspendió la modificación a la Carta Magna y por añadidura al orden jurídico y político vigente en la capital de la República.[423]

Las conclusiones de las comisiones especiales[424] las podemos leer entre los párrafos XI y XXV (PXI-XXV) y entre las líneas (renglones) 53 y 125 (R53-125).[425] El dictamen señala que previamente a sus conclusiones los comisionados realizaron: a) un seguimiento histórico de los cambios registrados en el marco jurídico-político de la capital, que incluyó una reflexión de la entidad y su naturaleza según el modelo federal; b) los integrantes de las comisiones analizaron si la Constitución asigna, o no, facultades a la ALDF para enviar al

[422] Para la ubicación precisa de los argumentos de los senadores, párrafos (P) y renglones (R), véase el Anexo 4.
[423] Véase el discurso de los senadores -pronunciado en tribuna el primero de octubre de 2002- a propósito del dictamen de las Comisiones Unidas del Distrito Federal; de Puntos Constitucionales, y de Estudios Legislativos, encargadas de dictaminar la minuta con proyecto de Decreto por el que se reforman y adicionan los artículos 73, 76, 89, 108, 109, 110, 111 y 122 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos. Véase: Senado de la República. *Gaceta Parlamentaria* N^0 64, martes 1 de octubre de 2002, LVIII Legislatura, tercer año de ejercicio, primer periodo extraordinario. http://www.senado.gob.mx/content/sp/sp/content/gaceta/content/ordinaria/58/content/116/dictamen_reformas73_76_etc.html; Diario de los debates N^0 10, 1 de octubre de 2002, LVIII Legislatura, tercer año de ejercicio, primer periodo extraordinario. http://www.senado.gob.mx/diario.php?ver=punto&legislatura=LVIII&a=III&diario=10&periodo=Primer%20Periodo%20Ordinario&fecha=Octubre%201.%202002&id=220&id=221&id=222&id=223&id=224&id=225&id=226&id=227&id=228&id=229&id=230&id=231&id=232&id=23.
[424] Véase Comisiones Unidas del Distrito Federal; de Puntos Constitucionales, y de Estudios Legislativos, www.senado.gob.mx , *idem.*
[425] Véase el Anexo 4.

Congreso iniciativas que motiven cambios al orden local y que ameriten modificaciones de orden constitucional; c) los comisionados evaluaron la pertinencia de sustituir el Estatuto de Gobierno del Distrito Federal (EGDF) por otro documento que, en caso de aprobarse la minuta, adquiriría el nombre de Estatuto Constitucional del Distrito Federal (ECDF); d) también estudiaron el tema de los servidores públicos del D. F. , particularmente, la conveniencia de sustraerlos del ámbito federal (responsabilidad jurídica); e) además, los miembros de las comisiones evaluaron la propuesta de privar al Congreso de la Unión de legislar en materia de la deuda pública. Los legisladores comisionados, en general, valoraron la vigencia de las reglas de competencia y las relaciones entre la Federación y el gobierno de la Ciudad.

La minuta que incluyó la propuesta de reforma política del D. F. , −enviada por ALDF y la Cámara de Diputados al Senado− pretendía aumentar las competencias de los órganos de locales de gobierno y reducir el grado de intervención de la Federación en la entidad. Así que asambleístas y diputados propusieron asignar al gobierno del D. F. aquellas facultades no concedidas expresamente por la Constitución y que posee el poder federal en materia del gobierno en la capital federal:

A. Los asambleístas y diputados manifestaron en la minuta la intención de sustituir el EG actual por otro documento denominado ECDF, cuya expedición y reforma sería competencia exclusiva de la ALDF y no del Congreso de la Unión. Lo anterior significaría erradicar la facultad del Poder Federal de elaborar el documento que regula las relaciones políticas, sociales y económicas de la capital;
B. La minuta también incluyó el tema de la separación del cargo del Jefe de Gobierno del D. F. (JGDF). De tal manera, los asambleístas y diputados propusieron que, en caso de ser necesario, la remoción del

JGDF fuese una disposición del Senado, pero que la sustitución la aprobara una mayoría calificada y no la Comisión permanente, considerando el tiempo en el cargo del JGDF;

C. El tema de los servidores públicos adscritos al gobierno local también fue considerado. La minuta incluyó la propuesta de diseñar una ley de responsabilidades para vigilar el desempeño de los servidores públicos del gobierno local, pero dicha ley sería expedida por la Asamblea y conservando coherencia con la legislación linterna;

D. Los legisladores propusieron que la ALDF determinara los montos de endeudamiento público para la capital, ya que esta facultad la posee en la actualidad el Congreso de la Unión.

La finalidad de las modificaciones incluidas en la minuta era ampliar el margen de autonomía del régimen interno; en consecuencia, los asambleístas y diputados propusieron aumentar las facultades de las autoridades locales, en particular del JGDF y la ALDF, que se establecerían en el nuevo ECDF. La respuesta del Senado a la iniciativa enviada por la Cámara de Diputados fue negativa.

La mayoría de los senadores, puesto que apoyaron el dictamen de las comisiones especiales, no validaron las reformas establecidas en la minuta porque: a) la reforma política de la capital sobrepasaba el ámbito de la capital. Los senadores que integraron las comisiones especiales señalaron que dicha reforma implicaba modificar los artículos constitucionales aludidos, asunto que representaba un cambio de la condición jurídica-política de la metrópoli y eso trastocaría los principios del sistema federal, aspecto que traería consecuencias para el país en su conjunto; b) los senadores también adujeron que, en los términos marcados por la Constitución, la ALDF no está facultada para enviar

iniciativas de reforma constitucional que trastocaran el *status* de la ciudad de México; c) en el transcurso del debate, a pesar de no expresarse textualmente en la iniciativa de los diputados y asambleístas, los senadores consideraron que con esta reforma se pretendía otorgar el carácter de estado al D.F. , lo que otorgaría un trato preferencial o selectivo a la entidad, aspecto que tampoco estaban dispuestos en avalar ya que la Federación quedaría supeditada a las disposiciones emitidas por los órganos locales de gobierno en el D. F. , que a su vez romperían el espíritu de equilibrio del sistema federal contemplado por la Constitución. Veamos qué argumentos expusieron.

5.1.2. La deliberación en el pleno de la Cámara de Senadores, acerca del dictamen de las comisiones especiales, en materia de la reforma del D. F.

El senador representante de las Comisiones Especiales, Esteban Miguel Ángeles Cerón (SCE),[426] adscrito al PRI, expuso en el pleno de la Cámara de Senadores las conclusiones a las que arribaron las comisiones: "Primero, de que de aprobarse la minuta de la Cámara de Diputados que contiene iniciativa presentada por la Asamblea Legislativa del Distrito Federal, por todas las razones que se hacen valer en el cuerpo del dictamen, que no es de aprobarse [SCE, PXIX, R91-94]." [427]

[426] El estudio se realizará a partir de los argumentos plasmados en *El Diario de los Debates del Senado*, así que hemos dividido el texto (*corpus*) en 136 párrafos (P) y 558 renglones (R), con el propósito de ubicar a los sujetos de la enunciación, enunciación e interlocutores. Además, los senadores serán sustituidos en algunos casos por una clave para agilizar el estudio: el senador Esteban Ángeles será denominado SCE (senador representante de las comisiones especiales), cuyo discurso lo encontramos entre los párrafos PIII-XXVI y entre los renglones R8-126; el senador Demetrio Sodi será identificado por las siglas SPRD (por ser senador del PRD), cuyo discurso se ubica en PXXIX-LV y R133-248; el senador David Jiménez será identificado por las siglas SPRI (por ser un senador perteneciente al PRI), cuyo discurso se encuentra en el PLIX-LXXX y R257-383; el senador Jesús Galván será identificado por las siglas SPAN (por pertenecer al PAN), cuyo discurso se encuentra en PLXXXV-CXIV y R390-503.

[427] www.senado.gob.mx, *op cit.*

El extracto del *Diario de los Debates* muestra los argumentos que sustentaron el veredicto de los integrantes de las comisiones especiales, quienes recomiendan al resto de los senadores no avalar la minuta.[428]

La argumentación del senador Ángeles contienen un *enunciado judicativo*, identificado así por el realizativo "aprobarse", el *acto ilocucionario*[429] enunciado por el locutor registra "que no es de aprobarse" (R94); además, se trata de un *enunciado directivo*[430] puesto que el locutor espera que su auditorio, *real* y *colectivo*,[431] el conjunto de los senadores reunidos en el pleno, se pronuncien en favor del dictamen, es decir, en sentido contrario al contenido de la minuta. De tal manera que el locutor SCE espera se concrete el *acto perlocucionario*[432] siguiente: que el resto de los senadores voten en sentido contrario de lo que se propone en la minuta, es decir, que no aprueben reforma alguna para el D. F.

El locutor SCE cuenta con la autoridad necesaria −ser uno de los senadores integrantes de las comisiones especiales lo autoriza− para dar lectura a un veredicto sustentado por el principio de *legalidad-autoridad-credibilidad;*[433] además, en la enunciación se constata que por una parte, el senador cuenta con el conocimiento necesario para cumplir esta tarea[434] y, por otra parte, el conjunto de

[428] Por cierto, vale la pena recordar que dichas comisiones especiales estuvieron dominadas por los miembros del PRI y del PVEM; así lo evidenció el senador Demetrio Sodi, véase PXXXIX, R183-184.
[429] Véase John L. Austin *¿Cómo hacer cosas con palabras?* Barcelona, Paidós, 1971.
[430] Véase John R Searle. *Actos de Habla. Ensayo de filosofía del lenguaje*, Madrid, Ediciones Cátedra, 1986.
[431] Véase Benveniste, *op cit.*, p. 88.
[432] Austin explicó lo siguiente: "Para determinar qué acto ilocucionario estamos realizando, tenemos que determinar de qué manera estamos usando la locución: preguntando o respondiendo, dando alguna información, o dando seguridad, o formulando una advertencia, anunciando un veredicto o un propósito, dictando una sentencia, concertando una entrevista, o haciendo una exhortación o una crítica, haciendo una identificación o una descripción" así que "al acto de «decir algo» [es] realizar un acto locucionario (*locutionary act*)"; además, denominó acto ilocucionario (*ilocutionary act*) el "llevar a cabo un acto *al* decir algo, como cosa diferente de realizar el acto *de* decir algo"; finalmente, la consecuencia del efecto del acto ilocucionario es el acto perlocucionario. Véase Austin, *op cit.,* pp. 145-148.
[433] Son argumentos identificados por su correspondencia con por la propia autoridad ser, que descansa en su legitimidad o credibilidad. Véase Patrick Charaudeau (b). *Les Discours Politique. Les Masques du Pouvoir*, France, Librairie Vuibert, 2005, pp. 78-79.
[434] "El mecanismo de la manipulación representa la puesta en escena de un proceso productivo del saber entendido como un 'hacer cognitivo', sea como 'hacer saber', sea como objeto adquirido por el destinatario. El discurso comporta entonces una doble función: representa un 'hacer' pero también un 'hacer saber', es decir, un

senadores integrantes de las comisiones, a través de su dictamen, dan muestra de su *estructural mental*, *conocimiento* y *creencias*[435] cuya validación espera ser reconocida por sus compañeros.

El senador no se adjudica la propiedad de las conclusiones (desembrague),[436] sino que se apoya en un análisis previo hecho por los miembros de las comisiones, así constatamos la existencia de un desembrague cuya característica es la *delegación transitiva*[437] "por todas las razones que se hacen valer en el cuerpo del dictamen, que no es de aprobarse [R93-94]", es decir, las "razones" no permiten se apruebe la minuta: no lo decide el locutor, tampoco los demás senadores como un acto unilateral o arbitrario, son las "razones" expuestas las cuales "impiden se apruebe". Lo anterior significa que el senador, sujeto de la enunciación, se distancia del enunciado (no es sujeto del enunciado) y esto lo constatamos porque dice "razones que se hacen valer [R93]"; además emplea un estilo indirecto. La redacción del párrafo muestra de

proceso acumulativo de producción y de transmisión. Diferentes operaciones modalizantes representan, en el interior del discurso, sistemas de regulación y de mediación de modo que la organización textual es susceptible de transformar el papel del discurso y de adquirir significaciones diferentes" Véase Paolo Fabbri y Aurelia Marcarino. "El discurso político" en revista *deSignis*, núm. 2, Barcelona, editorial Gedisa, 2002, p30.

[435] "[El agente, para nuestro caso el senador] Debe estar cerca de los cambios POSIBLES de mundos, cambios compatibles […] El agente debe tener una rica base de datos de información que conste de su CONOCIMIENTO Y CREENCIA. Un conjunto de conocimientos o CONJUNTO EPISTÉMICO consta de proposiciones que son «verdaderas», en el sentido convencional del término, esto es, estas proposiciones están «garantizadas» por criterios de verdad convencionalmente aceptados (percepción, inferencia correcta, información de fuentes fehacientes). Las creencias son proposiciones, que no tienen por qué ser verdaderas, pero que el agente piensa que son verdaderas o que probablemente lo son." Véase Teun A. van Dijk (a). *Texto y Contexto (Semántica y Pragmática del discurso)*, España, Cátedra, 1988, pp. 256.

[436] Recordemos el significado de *embrague* y *desembrague*: "Embrague (o conmutador, 'shifter', 'embrayeur' y enuncivo, enunciativo, desembrague). […] Se trata de ciertas unidades gramaticales […], que pertenecen al código*, cuyo significado* varía cuando varía la situación o el contexto* en que se utilizan, por lo que el contenido* de un embrague no puede ser definido más que remitiéndolo al mensaje*. Por ejemplo: el deíctico [pronombre personal, demostrativo, adverbio de tiempo y lugar] *yo*, al representar a su objeto (el locutor*), tiene que ser asociado al mismo por una regla convencional, y al representarlo tiene que estar en una 'relación existencial' con el mismo y con su enunciación*." De esta forma, embrague= yo-aquí-ahora; desembrague= no yo-no aquí-no ahora. Véase Helena Beristaín. *Diccionario de Retórica y Poética*, México, Editorial Porrúa, 2000

[437] Los autores se apoyan del siguiente ejemplo para explicar el concepto: "permítaseme decir que, con evidente exceso, se ha proyectado, bajo el perfil de la moralidad, el caso de Italia como único." Véase Fabbri y Marcarino, *op cit.*, pp. 20-21.

que se incluyen argumentos de *modo lógico*;[438] sobre todo por la aparición de la locución adverbial "primero", que expresa una sucesión secuencial o lógica de los datos o acontecimientos.

La segunda conclusión expuesta por el locutor SCE es la siguiente: "Segundo, que la Asamblea Legislativa no tiene competencias para presentar iniciativas de reformas constitucionales ante el H. Congreso de la Unión [PXX, R95-97]."

El verbo conjugado en tercera persona del indicativo "tiene" y el verbo en infinitivo "presentar" marcan la naturaleza realizativa de la enunciación, puesto que ambos son verbos realizativos,[439] es decir, al proferirlos se hace algo: si la ALDF "no tiene", en consecuencia "no presenta". El párrafo presenta un *enunciado judicativo*,[440] puesto que el locutor juzga que "la Asamblea Legislativa no tiene competencias [R95]"; así que se trata de una argumentación jurídica en el sentido de que la ALDF no tiene atribuciones; también es un *enunciado representativo*[441] porque el locutor sugiere que dicha prohibición se arraiga en los preceptos constitucionales, "la Asamblea Legislativa no tiene competencias para presentar iniciativas de reformas constitucionales ante el H. Congreso de la Unión [R95-97]", señalamiento que compromete al alocutor, es decir, al resto de los senadores, con la verdad[442] del contenido proposicional (R95), ya que dicha prohibición no la establece el senador sino la Carta Magna;

[438] De acuerdo con la tipología argumentativa de Gilbert tenemos que: el modo lógico se relaciona con los procesos lógicos, en términos de una sucesión (secuencial) de acontecimientos; el modo emocional se vincula con la esfera de las emociones o sentimientos; el modo visceral se ubica en la órbita fisiológica —del cuerpo humano— y; el modo kisceral (del japonés Ki= energía) relativo al conocimiento místico—religioso (del campo de lo no sensorial). Véase Michael A. Gilbert. *Coalescent Argumentation*, New Yersey, Lawrence Erlbaum Associates, publishers, 1997, p. 79.

[439] Austin ofrece ejemplos de verbos realizativos: "Postulo, predigo, avalo, pregunto, etc., satisfacen todos nuestros test del realizativo explícito puro" Véase Austin, *op cit.*, pp. 78, 136

[440] Véase Searle, *op cit*.

[441] Véase Searle, *ibid.*

[442] "La manipulación modal sobreviene cuando se afirma la verdad, la falsedad o el carácter secreto o falaz de un enunciado." Véase Fabbri y Marcarino, *op cit.*, p. 25.

también es un *enunciado directivo*,[443] debido a que el locutor espera que sus compañeros no aprueben la minuta −de lo contrario violarían los preceptos constitucionales− intención que deja ver un manejo estratégico del discurso en sentido de una manipulación (*hacer-saber*).[444] El locutor incluye en la enunciación argumentos que otorgan preponderancia a la Constitución, como referencia de autoridad y legitimidad de lo dicho, para evitar cambios al marco constitucional.[445]

El párrafo transcrito exhibe la existencia de argumentos encadenados, pues se incluye una locución adverbial "segundo"; además, por la disposición de los enunciados, la clasificación de los argumentos corresponde al *modo lógico*;[446] así, tenemos que: si la ALDF no tiene competencias reconocidas por la Constitución, entonces no está facultada para presentar iniciativas de reforma constitucional. La redacción del párrafo evidencia que la *estructura mental*[447] de los senadores reconoce únicamente los cambios al marco legal que prevé la Constitución, cualquier otra posibilidad resulta ajena a su carácter legislativo-cognitivo.

El *acto ilocucionario*[448] "la Asamblea Legislativa no tiene competencias para presentar iniciativas de reformas constitucionales ante el H. Congreso de la Unión [R95-97]", pretende el siguiente *acto perlocucionario*:[449] que los senadores no avalen una supuesta violación de la norma hecha por la ALDF,

[443] Véase Searle, *op cit.*
[444] Véase Fabbri y Marcarino, *op cit.*, p. 30.
[445] Según Charaudeau, el discurso político persigue tres fines, a saber: 1. Organización del contenido: "agrupar a los miembros de una comunidad en torno a valores de referencia […] [ideología] aquello que da cohesión a su identidad"; 2. Actores participantes: "influir en las opiniones de unos y otros (discurso de seducción y persuasión), con el objeto de llegar a establecer consensos"; No existe finalidad política: "Se trata de un discurso *acerca de* lo político, *sin objetivo político* [charlas informales]". Véase Patrick Charaudeau (a). "Para qué sirve analizar el discurso político" en revista *deSignis*, núm. 2, Barcelona, editorial Gedisa, 2002, pp. 78-79, 113-114
[446] Véase Gilbert, *op cit.*, p.79.
[447] Véase van Dijk (a), *op cit.*, p.256.
[448] Véase Austin y Searle *op cit.*
[449] Véase Austin y Searle *op cit.*

puesto que ésta "no tiene competencias [R95]"; por lo tanto, el locutor busca que los senadores no validen la "trasgresión" y voten en sentido contrario a lo establecido en la minuta.

La siguiente conclusión expuesta por el locutor SCE es la siguiente: "Tercero, que de aprobarse la minuta quedarían restringidos y limitados los poderes federales ante los órganos de gobierno del Distrito Federal, rompiéndose, en consecuencia, el orden constitucional que actualmente impera, lo cual podría concluir en el eventual sometimiento de los poderes federales [PXX, R97-101]."

La redacción del párrafo es similar a los precedentes, al menos la existencia de la locución adverbial "tercero" así lo acredita. La *modalidad de poder*,[450] componente estratégico del discurso, la ubicamos en "poderes federales [R98]". Ello significa que es un componente del discurso del senador SCE quien llama a sus compañeros a no aprobar el contenido de la minuta, debido a que está fuera de la ley.

El sujeto de la enunciación desarrolla una *estrategia discursiva dramática*,[451] ya que no sólo profiere actos de *enunciación*[452] para asegurarse la atención de su auditorio, sino que los utiliza también para ejercer cierta presión a los interlocutores de manera tal que, según se infiere de su enunciación, en caso de aprobarse el dictamen, los senadores estarían quebrantando la norma fundamental; además, el locutor da muestra de su competencia política al utilizar

[450] "Un componente estratégico del [discurso político] es el sistema de articulaciones semánticas que corresponden a la modalidad del *poder*. Existen dos tipos de poder: el poder institucional que está fuera del discurso y el 'poder' que se instaura como modalidad dentro del discurso." Véase Fabbri y Marcarino, *op cit.*, p. 26.
[451] Recordemos las ideas de Charaudeau: las estrategias discursivas de los políticos llevan la intención de atraer el apoyo del público, aunque ello depende de varias cosas: su propia identidad social, la manera cómo percibe la opinión pública y el circuito por el que pasan para estar en contacto, la posición de otros actores políticos que pueden ser socios o adversarios, por último, aquello que los políticos consideren necesario para defender o atacar, ya sean personas, ideas o acciones. Véase Charaudeau (b), *op cit.*, p. 63.
[452] Véase Benveniste, *op cit.*, pp. 84-85.

la *modalidad de poder*[453] en el discurso para sustentar su *argumentación*,[454] que por cierto mantiene su naturaleza de *modo lógico*.[455] La votación aprobatoria de la minuta, escenario que rechaza el locutor, no se registra en la *estructura mental*[456] ni en los *espacios mentales*[457] del sujeto de la enunciación.

La enunciación del senador evidencia la existencia de huellas discursivas que explican, por ejemplo, el arraigo del federalismo en su estructura mental como parte destacada de sus espacios mentales de conocimiento, en razón de que una votación en favor de la minuta rompería "en consecuencia, el orden constitucional que actualmente impera, lo cual podría concluir en el eventual sometimiento de los poderes federales [R99-101]", *cambios posibles de mundos*[458] que el senador no está dispuesto a avalar. El cambio del sistema federal se presenta al grupo de senadores como proyecto fuera de contexto y lugar.

La visión de los miembros de la comisión, según se infiere de la enunciación del locutor, la modificación de la condición jurídica-política de la capital repercutiría en una transformación del sistema federal: "de aprobarse la minuta quedarían restringidos y limitados los poderes federales ante los órganos de gobierno del Distrito Federal, rompiéndose, por añadidura, el orden constitucional que actualmente impera [R97-100]." En consecuencia, los cambios propuestos por la minuta se ajustan a una visión de Estado descentralizado[459] y combaten la concepción de un gobierno verticalmente

[453] Véase Fabbri y Marcarino, *op cit.*, p. 26.
[454] "La argumentación utiliza el lenguaje para justificar o refutar un punto de vista con el propósito de asegurar un acuerdo en las ideas" Véase Eemeren *et al* en van Dijk (compilador) (b). *El discurso como estructura y proceso. Estudios sobre el discurso I. Una introducción multidisciplinaria*, Barcelona, Gedisa, 2008, p. 305.
[455] Véase Gilbert, *op cit*.
[456] Véase van Dijk (a), *op cit*.
[457] Véase Gilles Fauconnier. *Mental Spaces. Aspects of Meaning Constructions in Natural Language*, EUA, Cambridge University Press, 1994, pp. 17-18.
[458] Véase van Dijk (a), *op cit*.
[459] Según Antonio C. Viadel, como vimos en el tercer capítulo: "El federalismo, en suma, es un instrumento de la democracia [que] implica un principio de subsidiaridad por el cual, todo lo que podemos hacer en escala local, en

unificado,[460] por lo que el discurso de las comisiones *conjuró*[461] la minuta, así lo denota el estudio de los argumentos empleados por los integrantes de las comisiones especiales. Entonces, el acto perlocucionario es: que los senadores no aprueben favorablemente el dictamen y así se rechace la minuta.

El senador Ángeles Cerón no mantuvo siempre su postura de ser vocero de las comisiones especiales, es decir, su involucramiento en la enunciación la podemos observar en el siguiente párrafo, debido a que él no siempre habló en nombre de las comisiones sino lo hizo a nombre propio; de manera que la conjugación verbal "quiero" representa un desembargue del estilo indirecto, impersonal, que pasa el estilo personal: "Para finalizar, compañeras y compañeros, quiero destacar que en los últimos años se han realizado reformas tendientes a dotar al Distrito Federal, y a su población, de amplias atribuciones y derechos, destacándose la creación de un gobierno propio, y la participación ciudadana en la elección de sus autoridades y representantes [PXXII, R104-108]."

El contenido del párrafo incluye un *acto de habla*[462] identificado por el verbo "quiero" (conjugado en presente de la primera persona del singular en modo indicativo) (R104), significa que el locutor SCE *hace algo* al enunciar este verbo: una acción realizativa porque la conjugación "quiero" anticipa al infinitivo "destacar" (R104), que es un verbo realizativo.

---

la escala regional, no debe decidirse en escala nacional. Primero por un principio de eficacia política y, segundo, por un principio de favorecimiento de la participación como elemento fundamental de la dignidad política y del sentido de libertad." Véase Antonio C. Viadel. *Constitución, Estado y democracia en el siglo XXI*, Valencia, Universidad Politécnica de Valencia, 2006, pp. 59-61.

[460] Recordemos la explicación de Joseph M. Colomer, discutida también en el tercer capítulo: "Un gobierno horizontalmente unificado tiende a eliminar la división vertical de poderes […] la Presidencia en una situación de gobierno unificado tiende a dominar, doblegar o incluso suprimir la Asamblea […] tiende a reducir o eliminar la autonomía de los Gobiernos regionales y locales [con el propósito de convertirse en único ganador absoluto]." Véase Josep M. Colomer. *Instituciones Políticas*, Barcelona, Editorial Ariel, 2001, pp. 163, 221.

[461] "en toda sociedad la producción del discurso está a la vez controlada, seleccionada y redistribuida por un cierto número de procedimientos que tienen por función conjurar los poderes y peligros, dominar acontecimientos aleatorios y esquivar su pesada y temible materialidad." Véase Michel, Foucault (a). *El Orden del Discurso*, Barcelona, Tusquets Editores, 1970, p. 11.

[462] Véase Austin y Searle, *op cit.*

La conjugación "quiero", muestra que se trata de un enunciado expositivo[463] debido a que el locutor no sólo busca expresar su opinión, sino que con este recurso conduce su discurso ante su auditorio; además, la conjugación "quiero" lleva implícito el deíctico "yo", pronombre de la primera persona del singular, que a su vez evidencia la presencia de un embrague entre el sujeto de la enunciación con la enunciación misma "[Yo] quiero destacar que [R104]", puesto que no dice: las comisiones quieren destacar que… Por lo tanto, así lo inferimos de su enunciación, el senador considera de manera *implícita*[464] que las reformas previas en el D. F. han sido relevantes, por lo que, nos adelantamos a lo que concluirá líneas adelante, otra reforma más no es pertinente "para él", al menos no en los términos expuesto en la minuta. Veamos lo que dirá líneas más adelante: "por lo que nuestra tarea debe atender a la presentación de iniciativas orientadas a satisfacer el interés y el clamor de la ciudadanía. Por todo lo expuesto, compañeras y compañeros Senadores, les solicito su voto en favor del presente dictamen [PXXIV, R121-123]."

El locutor SCE enuncia características y condiciones para favorecer una reforma política en términos de legitimidad, mediante la alusión "interés y clamor de la ciudadanía" (R112); por lo tanto, su condición es la siguiente: si la minuta no cumple el requisito de legitimidad, entonces su aprobación no es viable para los miembros de las comisiones. La estructura mental de acción[465] de los integrantes de las comisiones los habilita para aprobar una reforma política

[463] Véase Austin, *op cit.*
[464] Según Grice, existen máximas que generan "inferencias que van más allá del contenido semántico de las oraciones enunciadas. Tales inferencias son, por definición, implicaturas conversacionales, donde se pretende que el término **implicatura** contraste con términos como **implicación lógica**, **entrañamiento** y **consecuencia lógica**, los cuales se utilizan generalmente para referirse a inferencias que se derivan únicamente a partir del contenido lógico o semántico, dado que las implicaturas no son inferencias semánticas, sino inferencias basadas tanto en el contenido de lo que se ha dicho como en algunas asunciones específicas sobre la índole cooperativa de la interacción verbal corriente"; se trata de un *Principio Cooperativo*. Véase Stephen C. Levinson. *Pragmática*, Barcelona, Editorial Teide, 1988, p. 95; Eemeren *et al*, en van Dijk (b). *Les Discours Politique. Les Masques du Pouvoir*, France, Librairie Vuibert, 2005, p. 323.
[465] Véase van Dijk (a), *op cit.*

que sólo motive una trasformación política de corte "administrativo", o que mejore el funcionamiento o el desempeño del gobierno local, así se infiere de la enunciación en estudio; sin embargo, desde su punto de vista, la propuesta de reforma política sobrepasa la jurisdicción del gobierno local, trasgrede las facultades de la Federación y no es representativa de la sociedad local; en consecuencia, una reforma política carente del "interés y clamor de la ciudadanía [R112]" no amerita modificar la Carta Magna, así lo argumentaron las comisiones especiales.

La enunciación del locutor busca reagrupar a sus compañeros en torno a un *universo de creencias*,[466] acerca del significado "interés y clamor de la ciudadanía", junto con la idea de modificación constitucional (en términos de un silogismo si, y sólo si); de manera que el sujeto de la enunciación *hace creer*[467] a su auditorio lo impropio que resultaría aprobar la minuta, que según los integrantes de las comisiones no representa el interés ni el clamor de la ciudadanía local. Los argumentos expuesto por las comisiones para promover el apoyo a su dictamen entre el resto de los legisladores fueron alusivos a la calidad democrática en la entidad –la representación de los ciudadanos–; así que enarbolaron la legitimidad de la autoridades en el D. F. para la ejercer la democracia representativa; no obstante, en el dictamen de las comisiones sobresalieron argumentos que favorecen el predominio del sistema federal y la división de poderes frente al gobierno de la capital.

[466] Un discurso es probable que produzca un efecto emocional en una audiencia en función de cómo se combinan tres factores: (I) la naturaleza del universo de las creencias que refiere el discurso (vida / muerte, accidente, desastre, la masacre, el amor, la pasión, etc.); (ii) la puesta de la escena discursiva en sí puede parecer enorme, trágica, humorística o neutral; (iii) el posicionamiento de los interlocutores (o el público) sobre un universo manifiesto de fe , y el estado espiritual prevaleciente. Por lo tanto, el orador debe saber cómo elegir cierto universo de creencias, elegir los temas que la audiencia espera de él. El discurso políticos se dirige a un público que a veces se toma como un ser en particular, a veces ambos a la vez. Véase Charaudeau (b) *op cit.* p. 64.

[467] Véase Fabbri y Marcarino, *op cit.*, pp.18, 63; Véase Charaudeau (a), *op cit.*, pp. 113-114.

El locutor hace una afirmación en su enunciación que cuestiona el acierto de los creadores de la propuesta de reforma, ya que considera a la ALDF y Cámara de Diputados entes legislativos (*ad judicium*),[468] incapaces de honrar en la minuta el "interés y clamor de la ciudadanía". El locutor destaca la necesidad de privilegiar la existencia del "individuo" y sus "necesidades" en las propuestas de reforma constitucional, por ello pretende influir en la decisión final del resto de los senadores.[469]

El enunciado "[Yo] quiero destacar que en los últimos años se han realizado reformas tendientes a dotar al Distrito Federal y a su población, de amplias atribuciones y derechos [R104-106]" es representativo,[470] ya que el locutor busca la validación (cierto o falso) de sus ideas por parte de su auditorio; también se apoya en la enunciación para referir un proceso (reformas) en tiempo (los últimos años) y espacio (D. F.), además de referir a personas (su población), lo que también reafirma la naturaleza expositiva de la enunciación. El procedimiento-efecto (*embrague*)[471] demuestra que el locutor, sujeto de la enunciación, retorna a la enunciación y se identifica como sujeto del enunciado: "[yo-aquí- ahora] quiero destacar."

El locutor SCE cambia su estrategia discursiva en el párrafo siguiente y regresa a su papel de vocero de las comisiones especiales, por lo que él, sujeto de la enunciación, modifica su papel en la enunciación, en razón de que ahora sustituye "[Yo] quiero" por "[nosotros] estimamos", veamos:

> Sin embargo, estimamos que lo que se propone en la minuta se orienta principalmente a acrecentar el poder de las autoridades del Distrito Federal, cuando debería orientarse a plantear soluciones que den respuesta al clamor de la población en torno a lo que, solamente por citar unos ejemplos, por ejemplo la

[468] Véase Adrián Gimate-Welsh (c). *Representación y deliberación en la LVIII Legislatura, a propósito de la Ley de Derechos y Cultura Indígenas*, México, Porrúa-UAM, 2010, p. 169.
[469] Véase Fabbri y Marcarino, *op cit.*, p. 24.
[470] Véase Searle, *op cit.*
[471] Véase Helena Beristaín. *Diccionario de Retórica y Poética*, México, Editorial Porrúa, 2000, p. 168.

> inseguridad pública, a la generación de fuentes de riqueza y empleo, a combatir la contaminación que se padece, materias fundamentales ausentes en la minuta que se dictamina [PXXIII, R109-115].

El sujeto de la enunciación se inserta en el pronombre de la tercera persona del plural (implícito) "nosotros", para quedar "[nosotros] estimamos [R109]", que significa: los integrantes de las comisiones especiales "estimamos", conjugación que señala incorporación del sujeto de la enunciación al sujeto del enunciado; por lo tanto: lo que dice no lo dice sólo él, sino él y los demás senadores integrantes de las comisiones especiales. La enunciación hecha por el legislador denota su carácter autorreferencial.[472]

El párrafo señala que "la minuta se orienta principalmente a acrecentar el poder de las autoridades del Distrito Federal [R109-110]", así que se trata de un enunciado de tipo judicativo,[473] puesto que el locutor está facultado para emitir ese juicio; también es un enunciado representativo,[474] debido a que el locutor se compromete con el contenido proposicional de lo dicho. En efecto, el contenido proposicional de las conjugaciones "propone", "orienta", "acrecentar" de la minuta, según lo expone el locutor en su enunciación, no hace viable la aprobación de la minuta, debido a que el sujeto de la enunciación emplea la modalidad de poder en sentido negativo.

La estrategia del locutor incluyó la *modalidad de poder*[475] en sentido negativo, así se infiere de la enunciación, debido a que: asignar mayor poder a las autoridades locales resulta contrario a lo establecido por la Carta, por tanto atenta contra el "orden", de allí la necesidad de conjurar la minuta.[476]

[472] Véase Émile Benveniste. *Problemas de Lingüística General*, Madrid, Siglo Veintiuno Editores, 1993, pp. 83-84, 91.
[473] Véase Austin, *op cit*.
[474] Véase Searle, *op cit*.
[475] Véase Fabbri y Marcarino, *op cit.*
[476] Véase Foucault (a), *op cit*.

Lo anterior significa que si los senadores aumentan "el poder de las autoridades del Distrito Federal [R110]", ellos distorsionarían el sentido de una reforma política óptima, concebida por los legisladores en los términos siguientes: ésta "debería orientarse a plantear soluciones que den respuesta al clamor de la población en torno a lo que, solamente por citar unos ejemplos, por ejemplo la inseguridad pública, a la generación de fuentes de riqueza y empleo, a combatir la contaminación que se padece [R111-115]."

Los senadores de las comisiones, para asegurar la aprobación del dictamen,[477] se auxilian de argumentos cuya naturaleza es emocional:[478] "soluciones que den respuesta al clamor de la población"; además, son argumentos que se apoyan en creencias compartidas:[479] "la inseguridad pública, a la generación de fuentes de riqueza y empleo, a combatir la contaminación"; estos últimos son problemas que no están en tela de juicio. En consecuencia, para el auditorio (presente y ausente)[480] es claro que dichos asuntos deberían estar contemplados −para su resolución− por cualquier propuesta de reforma política.

El locutor, antes de finalizar su intervención, otorga las razones por las cuales el conjunto de los senadores debe aprobar el dictamen de las comisiones especiales: "por lo que nuestra tarea debe atender a la presentación de iniciativas orientadas a satisfacer el interés y el clamor de la ciudadanía [PXXIV, R121-123]."

El orador profiere una enunciación que busca convencer al resto de los senadores a partir del empleo de una perífrasis verbal de carácter realizativa: "nuestra tarea debe atender a la presentación de iniciativas orientadas a satisfacer el interés y el clamor de la ciudadanía" (R121-123), de manera que no aprobar

[477] Véase Fabbri y Marcarino, *op cit.*
[478] Véase Gilbert, *op cit.*
[479] Véase Charaudeau (b) *op cit.*
[480] Véase Bajtín en Adrián Gimate-Welsh (c), *op cit*. p. 155.

el dictamen significaría "faltar a las tareas de los legisladores", según la estrategia discursiva del locutor SCE; además, el enunciado podemos catalogarlo como resultado de un razonamiento *causal simple*.[481]

5.2. El senador Demetrio Sodi (Representante del PRD, quien habló en contra del dictamen de las comisiones, PXXIX-LV, R133-248)

El senador Demetrio Sodi del PRD (SPRD) se pronunció en contra del dictamen y en favor del contenido de la minuta. El locutor SPRD comienza su intervención con una aserción del proceso de discusión de reforma política: "Me parece que estamos llegando al fin de una primera etapa en relación con la iniciativa de reforma constitucional del artículo 122, que presentó originalmente la Cámara de Diputados a la Asamblea Legislativa [R133-135]."

El sujeto de la enunciación asume un papel protagónico en la enunciación, a causa de que se acopla perfectamente (embrague) con el sujeto del enunciado, la aparición del pronombre personal "Me" lo demuestra; además, se trata de un enunciado realizativo, debido a la presencia de la conjugación "parece",[482] que denota la realización de una actividad o evento por parte del locutor. Las locuciones adverbiales "fin" y "primer" refieren que se trata de una enunciación sustentada en argumentos de modo lógico, ya que denotan una secuencia de acontecimientos, lógicamente ordenados según premisas de tiempo.[483]

El locutor denuncia en tribuna, a través de un enunciado judicativo, la inexistencia de un debate acerca de los temas incluidos en la minuta: "Yo tendría diferencias importantes en relación con lo que se ha comentado. No creo que haya habido nunca un debate de fondo de la minuta, básicamente una serie de

[481] Véase Charaudeau (b), *op cit.*, pp. 77-78.
[482] Véase Austin, *op cit*.
[483] Véase Gilbert, *op cit.*

comparecencias, como aquí se señalaron, pero no hemos tenido un debate de fondo [PXXX, R136-143].”

El senador manifiesta en tribuna su insatisfacción por los argumentos de los oradores que lo precedieron (*ad hominem*),[484] de manera que al senador Sodi no le pareció que se haya agotado el debate de la minuta,[485] es decir, de la reforma política del D. F. , se deduce que su incomodidad radica en la discusión superficial del tema.

El análisis de este primer párrafo indica que el deíctico “Yo” señala el embrague entre el sujeto de la enunciación y la enunciación misma; aunque la conjugación verbal “Yo tendría” (indicativo pospretérito) deja en estado de posibilidad o probabilidad lo dicho por el locutor SPRD.

El enunciado que marca la postura del locutor es la siguiente: “No creo que haya habido nunca un debate de fondo de la minuta [R137-138]”, enunciado realizativo pues incluye la conjugación del verbo creer en presente de la primera persona del singular, modo indicativo y voz activa: “creo”. El enunciado también se clasifica como judicativo,[486] debido a que el sujeto de la enunciación emite un veredicto al emplear la conjugación “No creo”, además es un enunciado representativo,[487] ya que el locutor se compromete con la veracidad manifiesta en la enunciación; por último, también se trata de un enunciado directivo,[488] puesto que el locutor desea que su auditorio se pronuncie y vote en sentido contrario al dictamen de las comisiones.

El locutor SPRD espera que a partir del acto locucionario e ilocucionario “No creo que haya habido nunca un debate de fondo de la minuta [R137-138]”, se desprenda el correspondiente acto perlocucionario, es decir: que el resto de

[484] Véase Adrián Gimate-Welsh (c), *op cit.*
[485] Véase Charaudeau (a), *op cit.*, pp. 78-79.
[486] Véase Austin, *op cit.*
[487] Véase Searle, *op cit.*
[488] Véase Austin, *op cit.*

los senadores no apruebe el dictamen de las comisiones especiales hasta que se discuta a fondo el contenido de la minuta. Lo anterior significa que, desde la perspectiva del locutor SPRD, la minuta no se discutió de manera correcta por parte de los senadores (*ad ingnorantiam*).[489]

El orador SPRD aprovechó su turno frente a la tribuna para expresar su inconformidad en torno a las limitantes de la ALDF para promover iniciativas de reforma política del D. F. , además se apoyó en la Constitución para dar soporte a su enunciación, en un ejercicio de *hacer-saber*:[490] "Nosotros no estamos de acuerdo en que la Asamblea no tenga facultades, creemos que sí tiene facultades; creemos que el artículo 122 muy claramente lo señala [R148-150]."

El legislador SPRD apoya su enunciación en argumentos que aluden la legitimidad de la figura de autoridad[491] que representan la ALDF y la Carta Magna, argumentos que buscan persuadir al auditorio acerca de la verdad de la afirmación del sujeto de la enunciación.[492]

El senador Demetrio Sodi recurre a los siguientes argumentos, para resolver la confusión acerca de si la ALDF puede o no enviar iniciativas de reforma: "porque las facultades que marca la Constitución no pueden ser cuestión de mayoría, no puede ser que una mayoría de decida si tiene facultades; o una mayoría decida si no tiene facultades [R153-156]."

El enunciado "las facultades que marca la Constitución no pueden ser cuestión de mayoría" denota, primero, que se trata de un enunciado judicativo, ya que el locutor emite un juicio que se sustenta en los artículos de la Constitución; segundo, se trata de un enunciado directivo,[493] puesto que el sujeto de la enunciación intenta con su enunciación persuadir a su auditorio para que no

[489] Véase Adrián Gimate-Welsh (c), *op cit*., p 169.
[490] Véase Fabbri y Marcarino, *op cit.*
[491] Véase Charaudeau (a), *op cit.*, pp. 78-79.
[492] Véase Gilbert, *op cit*., p. 67.
[493] Véase Austin, *op cit*.

voten en sentido contrario de lo que se establece en la Carta Magna. Así, tenemos que el locutor SPRD hace uso de argumentos jurídicos para incidir en la decisión de los senadores (R153-156), situación similar a la expuesta por el locutor SCE que anteriormente revisamos (R95-101); significa que para SPRD y SCE, a pesar de ocupar posiciones distintas en el imaginario de la discusión, la aprobación de la minuta pasa por el respeto a la letra escrita en la Constitución.

El locutor SPRD cuestiona la capacidad de los senadores (*saber-hacer*)[494] para aprobar, o no, las facultades asignadas a la ALDF en la Carta Magna, aspecto que devela el papel interpretativo de las leyes por parte de los legisladores (*ad ingnorantiam*):[495] "no puede ser que una mayoría decida si tiene facultades; o una mayoría decida si no tiene facultades [R154-156]." Así, según expuso el locutor: la votación aprobatoria del dictamen dependió del grupo mayoritario en el senado (R157-161, R183-184).

El senador Demetrio Sodi advierte que los argumentos expuestos por el SCE (que de aprobarse la minuta los poderes federales quedarían sometidos a los poderes locales) fueron los mismos argumentos que se pronunciaron en el Congreso Constituyente de 1917; aunque nosotros hemos señalado a lo largo de la investigación que se trata de argumentos expuestos desde 1824: "También es muy cuestionable, porque es el mismo argumento que se usó desde 1917, el sometimiento de los poderes federales a los poderes locales del Distrito Federal, también es muy debatible [PXLVIII, R193-195]."

La enunciación del senador pretende restar peso a los argumentos que justifican la exclusividad del gobierno federal en la capital, por ello recurre al enunciado directivo,[496] ya que a través de éste intenta persuadir al resto de los senadores para que no aprueben el dictamen de las comisiones. La intención del

[494] Véase Fabbri y Marcarino, *op cit.*
[495] Véase Adrián Gimate-Welsh (c), *op cit*.
[496] Véase Searle, *op cit*.

senador Demetrio Sodi es evidenciar que la iteración del dominio de la Federación sobre el gobierno del D. F. , en los debates legislativos de los diversos congresos, cuestiona la vigencia del tipo de relaciones entre ambas esferas de gobierno.

El discurso del locutor SPRD además se apoya en otros argumentos para erradicar la costumbre de la intervención exógena en el D. F. por parte de la Federación, sobre todo: "La ciudad ha estado gobernada normalmente por jefes de gobierno que no tenían ningún arraigo en la ciudad. Han estado gobernadas por gentes, las delegaciones, que su prioridad era realmente tener una posición en sus estados de la República, y hemos carecido de un gobierno auténtico [R200-204]."

La enunciación nos explica que el sujeto de la enunciación (su estructura mental),[497] no concibe la intervención de agentes "externos" en los asuntos de la localidad. A diferencia de los argumentos expuesto por las comisiones especiales, Demetrio Sodi considera que la reforma política se relaciona directamente con el asunto del ejercicio pleno de la democracia en la capital: "hemos carecido de un gobierno auténtico [R203-204]", enunciado realizativo, judicativo[498] y representativo,[499] ya que establece las condiciones jurídicas y políticas imperantes en la entidad, cuyas raíces se extienden mucho tiempo atrás.

El diagnóstico del locutor SPRD se ajusta a lo expuesto en su momento por los legisladores de los Constituyentes de 1824 y 1857, es decir, cuestionar la intervención de la Federación en asuntos de la localidad, veamos: "Pretender que el Congreso de la Unión siga definiendo cómo se resuelven los problemas de tránsito, o los problemas de seguridad o de ecología, de la ciudad de México, del Distrito Federal, pues es simplemente no reconocer que la mayor parte de los

[497] Véase van Dijk (a), *op cit*.
[498] Véase Austin, *op cit*.
[499] Véase Searle, *op cit*.

legisladores del país ignoran totalmente cuáles son los problemas de la ciudad [R225-229].”

El senador Demetrio Sodi argumenta sobre la incapacidad o falta de pericia de los legisladores federales para elaborar el marco normativo de la capital (*ad ingnorantiam*);[500] sin embargo, en el fondo de su enunciación[501] existen elementos de análisis que van más allá de la falta de pericia de los legisladores,[502] ya que en su discurso subyace una crítica a la calidad democrática en la entidad.

La fuerza ilocucionaria de “que el Congreso de la Unión siga definiendo cómo se resuelven los problemas […] de la ciudad […] es simplemente no reconocer que la mayor parte de los legisladores del país ignoran totalmente cuáles son los problemas”, busca el siguiente acto perlocucionario: dejar de manifiesto que el trabajo de los senadores tiene un límite, es decir, que existen tareas exclusivas del gobierno local que sólo deben ser resueltas por las autoridades de la demarcación, debido a que los legisladores “externos” no tienen conocimiento de causa. La enunciación del senador Demetrio Sodi es autorreferencial;[503] a pesar de que busca arraigarse en su destinatario real y colectivo:[504] el resto de los senadores.

El locutor SPRD resume el propósito del contenido de la minuta y para ello emplea argumentos que a su vez se transforman en la arena discursiva que enfrenta a dos posiciones o adversarios, con dos estructuras de acción diferentes, una en favor del predominio de la Federación en la capital, la otra contraria al sometimiento del gobierno del D. F. respecto de los poderes federales: “No se trata de quitarle facultades ni al Senado de la República, ni al Congreso de la

[500] Véase Adrián Gimate-Welsh (c), *op cit*.
[501] Véase Grice, en Levinson, *op cit.*, p. 93.
[502] Véase Eemeren en van Dijk (b), *op cit.*, p. 323.
[503] Véase Benveniste, *op cit.*, pp. 84-85.
[504] Véase Bajtín en Adrián Gimate-Welsh (c), *op cit*. p. 155.

Unión, ni al gobierno federal; de lo que se trata es que los capitalinos, los representantes populares del Distrito Federal puedan darle al Distrito Federal el marco de gobierno, de organización de gobierno que requiere la ciudad [R213-217].”

La enunciación del párrafo anterior devela la manera como el locutor SPRD interioriza el sistema federal, el modelo republicano de gobierno y la democracia, y lo proyecta en su discurso. A diferencia de la enunciación del locutor SCE, e inclusive, a diferencia de la resistencia de algunos legisladores registradas en 1824 y 1857 en materia de la autonomía local, Demetrio Sodi concibe un gobierno local en sincronía con el sistema federal, la división de poderes y un régimen democrático conciliador que permita, por un lado, la convivencia en un mismo espacio entre las autoridades locales y las federales (atribuciones y facultades sincrónicas); por otro lado, el locutor concibe una participación paralela entre el Poder Legislativo federal y los representantes locales, quienes, según él, en última instancia están llamados a regular los asuntos del gobierno local. Lo interesante de esta enunciación es que las figuras del gobierno federal-división de poderes-democracia ocupan una posición de equilibrio y complemento en el espacio mental[505] y la estructura mental de acción[506] del senador Demetrio Sodi.

El acto locucionario e ilocucionario inserto en el enunciado “No se trata de quitarle facultades ni al Senado de la República, ni al Congreso de la Unión, ni al gobierno federal […] de lo que se trata es que los capitalinos, los representantes populares del Distrito Federal puedan darle al Distrito Federal el marco de gobierno, de organización de gobierno que requiere la ciudad”, según se infiere de la enunciación, se complementa con el acto perlocucionario deseado por el

[505] Véase Gilles Fauconnier, *op cit.*, pp. 17-18
[506] Véase van Dijk (a), *op cit.*;

senador Demetrio Sodi: sensibilizar y convencer al resto de los senadores de aceptar la plena autonomía del gobierno del D. F. , sin que ello sea contradictorio de lo que establece la Carta Magna ni vulnere los principios del sistema federal (cambios posibles de mundos).[507]

5.2.1. El senador David Jiménez González (Representante del PRI, quien habló en favor del dictamen de las comisiones, PLIX-LXXXI, R257-384)

La postura del senador David Jiménez González, representante del PRI, ofrece información interesante:

> Por consiguiente, yo quiero dejar perfectamente claro que la postura de mi fracción, la del Partido Revolucionario Institucional, es el sentido de ir, por supuesto, mejorando el marco jurídico, político del Distrito Federal; pero irlo perfeccionando fundamentalmente atendiendo o teniendo como objetivo o meta el de resolver los graves y complejos problemas que tiene la capital del país, así como las sinnúmero de necesidades que padecen los habitantes de esta gran ciudad [PLXI, R262-268].

Lo primero que salta a la vista es la coincidencia de argumentos entre lo expuesto por los integrantes de las comisiones especiales y la propuesta hecha por el senador David Jiménez (SPRI); ya se apuntó que la mayoría de los integrantes de dichas comisiones pertenecieron al PRI y PVEM (PXXXIX, R183-184). Recordemos que el representante de las comisiones especiales expuso que su tarea legislativa era "atender […] el interés y el clamor de la ciudadanía [PXXIV, R121-123]."

Por su parte, el senador David Jiménez dijo:

> La postura de mi fracción […] es el sentido de ir, por supuesto, mejorando el marco jurídico, político del Distrito Federal; pero irlo perfeccionando fundamentalmente atendiendo o teniendo como objetivo o meta el de resolver los graves y complejos problemas que tiene la capital del país, así como las

[507] Véase van Dijk (a), *idem.*

> sinnúmero de necesidades que padecen los habitantes de esta gran ciudad [PLXI, R262-268].

La inferencia que podemos obtener de ambos párrafos es la siguiente: los miembros de las comisiones especiales y el representante del PRI consideraron que la minuta no respondía al "interés y clamor de la ciudadanía" y tampoco resolvía "los graves y complejos problemas que tiene la capital del país"; en consecuencia, propusieron al resto de los senadores que votaran en contra del dictamen.

El contenido de la enunciación de los locutores SCE y SPRI muestra, en general, que en la Cámara de Senadores existen legisladores cuya estructura mental impide una trasformación importante de la condición jurídica y política de la capital federal, de lo anterior se explica su rechazo al tema de la calidad o plenitud democrática en el D. F. En consecuencia, la enunciación de ambos locutores establece que están dispuestos a aprobar ciertos cambios en la entidad; sin embargo, dichos cambios tendrían que ser graduales y relacionarse con la gestión del gobierno local. Los locutores SCE y SPRI no contemplan modificaciones de otra naturaleza para la capital y lo anterior aclara porque en la ciudad de México se han registrado cambios graduales, trasformaciones diseñadas únicamente para mejorar la gestión pública local, modificaciones que se han implementado desde el siglo XIX.

La formación del objeto discursivo[508] "el gobierno de la capital frente a la Federación" y la función legislativa para abordar el tema, es decir, el repertorio virtual de conocimiento (acciones, pasiones, saber-hacer),[509] denota el lugar que ha ocupado históricamente la condición jurídica-política del D. F. en el espacio

[508] Véase Michel Foucault (b). *Arqueología del saber*, México, Siglo veintiuno editores, 1996.
[509] Véase Fabbri y Marcarino, *op cit.*, p. 18.

mental de los legisladores mexicanos:[510] para los legisladores "la supremacía de la Federación sobre el gobierno de la capital" es un tema inobjetable que no está sujeto a la negociación política; de manera que los legisladores del siglo decimonónico y los actuales mantienen una postura similar frente al tema. Por esta razón el locutor SPRI representa esta corriente de legisladores: "yo quiero dejar perfectamente claro que la postura de mi fracción […] es […] ir […] mejorando el marco jurídico, político del Distrito Federal; […] pero irlo […] atendiendo […] como objetivo o meta […] resolver los graves y complejos problemas que tiene la capital [R262-268]."

Los pronombres "yo" y "mi" reflejan la identificación del sujeto de la enunciación con el sujeto del enunciado, significa que existe un embrague que retorna al locutor a la enunciación. La conjugación "quiero" denota que se trata de un enunciado realizativo, puesto que el locutor está desarrollando una acción al proferirlo, su fuerza ilocucionaria se dirige hacia el convencimiento de su alocutor, el resto de senadores, así que "[yo-aquí-ahora] quiero dejar perfectamente claro [R262]", busca persuadir al auditorio de "que la postura de mi fracción […] es […] ir […] mejorando el marco jurídico, político del Distrito Federal [R262-263]"; aunque el locutor delinea el tipo de compromiso de su partido frente a la reforma "pero irlo […] atendiendo […] como objetivo o meta […] resolver los graves y complejos problemas que tiene la capital", es decir, como apuntamos líneas anteriores, la fracción del PRI externó estar dispuesta en aprobar una reforma política siempre y cuando su contenido hiciera referencia a aspectos vinculados con la gestión pública del gobierno local, si y sólo si, no motivaran cambios al marco constitucional.

La estrategia discursiva del locutor incluyó un recorrido histórico de las transformaciones de la capital. El discurso rememora la época prehispánica

[510] Véase Gilles Fauconnier, *op cit.*

(R295), pasa por la etapa colonial (R277), atraviesa por el siglo XIX (R305-319) y salta al siglo XX, particularmente toca el año de 1987 (R-322). El locutor SPRI omite mencionar el periodo comprendido entre 1917 y 1928, posiblemente porque en 1928 Álvaro Obregón –icono del PRI− terminó con el régimen municipal existente en la capital cuya historia se remonta al año 1821.[511]

La postura del locutor se sintetiza en el párrafo siguiente:

> De tal manera que es importante que analicemos y reflexionemos sobre la evolución que ha tenido el Distrito Federal, fundamentalmente a partir del año de 1987, en donde se crea un órgano que ha sido fundamental en la creación de una serie de dispositivos de carácter jurídico para reglamentar el funcionamiento y las actividades de los órganos de gobierno de la ciudad; fundamentalmente el del Ejecutivo [PLXX, R320-325].

El senador priista emite un veredicto positivo mediante un enunciado judicativo,[512] acerca de la creación de la Asamblea de Representantes del Distrito Federal (ARDF) y, sobre todo, hace sobresalir al órgano legislativo en el desarrollo político de la entidad "[la Asamblea] ha sido fundamental en la creación de una serie de dispositivos de carácter jurídico para reglamentar el funcionamiento y las actividades de los órganos de gobierno de la ciudad [R320-325]".

El párrafo previo destaca por lo siguiente: el contenido de la enunciación constata la postura del locutor SPRI frente al objeto discursivo, la reforma política del D. F. y su evolución histórica; además, mediante el discurso se evidencia qué lugar ocupa la reforma política de la capital en la estructura mental del locutor; por tanto, su decisión es no aprobar la minuta porque primordialmente tendría que privilegiarse la superioridad de la Federación sobre el gobierno local. En consecuencia, el senador afirma: "De tal manera que, si

[511] Véase Iván Escamilla en Gustavo Ernesto Emmerich (coordinador). *Las elecciones en la ciudad de México*, 1376-2005, México, IEDF-UAM, 2005, p. 81.
[512] Véase Austin, *op cit*.

bien es cierto, esta evolución nos ha dado un posicionamiento de modernidad en la ciudad de México, no es conveniente que nosotros perdamos de vista la naturaleza jurídica y política del Distrito Federal como capital de la República y sede de los poderes federales [R326-330]."

El párrafo denota que el sujeto de la enunciación SPRI emplea correctamente el aparato formal de la lengua,[513] debido a que su enunciación se estructura de manera ordenada en la mayor parte del discurso. Los argumentos que sostuvieron la postura del locutor, en general, responden al modo lógico, debido a que se apegan a un criterio temporal-secuencial de acontecimientos cronológicamente organizados (la evolución del D. F.);[514] El orador profiere que "no es conveniente que nosotros perdamos de vista la naturaleza jurídica y política del Distrito Federal como capital de la República [R327-328]", ello significa que el locutor condiciona de manera implícita una posible reforma política.

La conjugación verbal "perdamos" (tercera persona del plural, presente indicativo de la voz pasiva) nos indica que se trata de un enunciado realizativo,[515] puesto que el sujeto de la enunciación hace algo al proferir dicho enunciado, es decir, el orador SPRI advierte al auditorio no pasar por alto u omitir la naturaleza del D. F. , por ello emplea la conjugación "[no] perdamos". El senador, en seguida, utiliza argumentos de autoridad-legitimidad[516] para persuadir al auditorio acerca de la verdad de su enunciación.[517] La conjugación verbal que se incluye en la frase "no es conveniente que nosotros perdamos" hace referencia a "todos los senadores", es decir, engloba a los senadores en un

[513] Véase Benveniste, *op cit.*
[514] Véase Gilbert, *op cit.*
[515] Véase Searle, *op cit.*
[516] Véase Charaudeau (b), *op cit.*, pp. 78-79.
[517] Véase Fabbri y Marcarino, *op cit.*, pp. 24-25.

mismo pensamiento:[518] votar en favor del dictamen de las comisiones especiales. El locutor, a través del discurso, emplea la modalidad factitiva *hace-creer*[519] para advertir al resto de los senadores que es "conveniente" aprobar el dictamen de las comisiones y, en consecuencia, que es "inconveniente" validar el contenido de la minuta.

Las palabras del senador evidencian que para él y para la fracción del PRI −por ello la enunciación es autorrefencial−[520] la propuesta de reforma política es innecesaria (expresión de su estructura y espacio mentales),[521] ya que según el orador sí existen las condiciones legales e institucionales para que el gobierno de la ciudad resuelva los problemas que a continuación se enlistan: "[ante los] problemas de seguridad pública, problemas de contaminación o de ambiente ecológico, etcétera. Quiero decirles que en el Estatuto de Gobierno actualmente estas facultades las tiene completamente el Jefe de Gobierno de la ciudad [R343-348]."

El locutor SPRI profirió que la reforma resultaba innecesaria, debido a que el EGDF ofrece los mecanismos legales para resolver los problemas que enlistó. Sin embargo, si la fracción del PRI −en consonancia con lo expuesto por las comisiones− manifestó estar dispuesta a aprobar una reforma que respondiera al "clamor de la ciudadanía" o resolviera los "problemas ecológicos" o de "seguridad pública" o el resto "de graves y complejos problemas" que agobian a la capital y si, como afirma el sujeto de la enunciación, "en el Estatuto de Gobierno actualmente estas facultades las tiene completamente el Jefe de Gobierno [R346-348]"; entonces, para la fracción del PRI el asunto de la reforma

[518] Véase Charaudeau (a), *op cit.*, pp. 113-114.
[519] Véase Fabbri y Marcarino, *op cit.*, p. 24.
[520] Véase Benveniste, *op cit.*
[521] Véase Gilles Fauconnier, *op cit.*; van Dijk (a), *op cit*.

política tendría que limitarse al mejoramiento de la gestión administrativa del gobierno local.

El sujeto de la enunciación devela su interés en aprobar el proyecto de las comisiones especiales: "De tal manera que lo que nosotros hemos reflexionado es que de ninguna manera podemos nosotros quedar como poderes federales supeditados a los órganos de gobierno del Distrito Federal. Y por consiguiente, no lo podemos hacer por la misma naturaleza jurídica, política que la Constitución marca respecto a la ciudad de México como capital de la República [R331-336]."

El análisis muestra que el sujeto de la enunciación se identifica con el sujeto del enunciado, la existencia del embrague "nosotros" y "lo" denota que la enunciación es autorreferencial de la fracción del PRI:[522] "nosotros los priistas"; además, el párrafo incluye varias conjugaciones de naturaleza realizativa: "hemos reflexionado", "podemos", "quedar".

La argumentación del orador SPRI permite inferir que: a) nosotros los priistas-somos los poderes federales (o al menos somos la parte más importante de ellos); b) nosotros los priistas-hemos reflexionado-y no podemos-quedar-supeditados-a la ciudad de México; la conclusión de la fracción priista está marcada por una visión de Estado centralizado y de un gobierno verticalmente unificado,[523] es decir, visión característica de la estructura mental de los legisladores del siglo XIX; por estas razones la fracción del PRI se pronunciaría en favor del dictamen: "De tal manera que lo que no podemos aceptar es que se violente el pacto federal, se trastoquen las facultades que tienen los poderes federales y fundamentalmente se les restrinja muchas de ellas a los que actualmente tienen [R367-372]."

[522] Véase Benveniste, *op cit.*
[523] Véase Josep M. Colomer, *op cit.*, p. 221; además, Antonio Colomer Viadel, *op cit.*, pp. 59-61.

El carácter autorreferencial de la enunciación del locutor SPRI delata la concepción de la fracción priista en materia del sistema federal, la división de poderes y del modelo democrático; además, la enunciación del SPRI muestra el sentido que asignan los priistas a dichos términos y la manera como los explican a partir de su papel preponderante en la vida política nacional. El sujeto de la enunciación, así, se adhiere a una visión estatal centralizada y de un gobierno verticalmente unificado.[524] En consecuencia, a partir de lo expuesto por el sujeto de la enunciación, los actos locucionario e ilocucionario hacen que el acto perlocucionario sea el siguiente:[525] debe votarse en favor del dictamen ya que de lo contrario la Federación no sería la máxima autoridad en la capital.

5.2.2. El senador Jesús Galván Muñoz (Representante del PAN, quien habló en contra del dictamen, PLXXXV- CXIV, R390-503)

La intervención del senador Jesús Galván Muñoz (SPAN) fue en sentido contrario al dictamen de las comisiones especiales. A diferencia de los oradores que lo antecedieron (SCE, SPRD, SPRI), el locutor SPAN evidencia un precario empleo del aparato formal de la lengua,[526] tampoco se ajusta al principio cooperativo de la lengua (en sus vertientes de cantidad, calidad, pertinencia y manera), debido a que su enunciación no es del todo eficiente, racional ni cooperativa,[527] por lo que el senador pone en duda su *hacer* y *hacer-saber*.[528]

Los argumentos del orador SPAN guardan poca coherencia y cohesión dentro del discurso,[529] aspecto que muestra el sentido *ad ignorantiam* del

[524] Véase Josep M. Colomer, *idem*; Antonio C. Viadel, *idem.*
[525] Véase Austin, *op cit*.
[526] Véase Benveniste, *op cit.*, p. 88.
[527] Véase Grice en Levinson, *op cit.*, p. 94.
[528] Véase Fabbri y Marcarino, *op cit.*, p. 30.
[529] Véase Fabbri y Marcarino, *ibid*, pp. 19-20.

legislador;[530] además esta situación lo deja en desventaja respecto a los demás oradores, ya que su capacidad enunciativa y persuasiva frente al auditorio es precaria (incapacidad de dominio del aparato formal de la lengua en actos de enunciación):[531]

> Desde mi punto de vista, no es indiferente, no son indiferentes los términos en que se resuelva este asunto. Tiene una enorme trascendencia en cómo resolvamos, cómo se inscriban los resolutivos en este dictamen. Tiene, desde mi punto de vista, una trascendencia enorme.
>
> ¿Cuál es el estado de la cuestión así en términos muy sencillos?
>
> Hoy tenemos o se resuelve una minuta, en donde básicamente se llega a dos conclusiones, independientemente que tenga 4 resolutivos. Primer asunto. Se dice: La Asamblea Legislativa no tiene facultad alguna ni atribuciones para poder promover reformas constitucionales; y, Segundo.- Se dice: También porque se analizan 25 argumentos, en donde se desecha uno por uno de todas las propuestas de reforma del Distrito Federal. En cuanto al procedimiento, se dice: La Asamblea Legislativa no tiene facultades. ¡Ah, pero en cuanto al fondo, tampoco no hay ninguna razón para modificar el status jurídico del Distrito Federal! [PLXXXVI-PXCII, R392-409].

El párrafo incluye la enunciación "¡Ah, pero en cuanto al fondo, tampoco no hay ninguna razón para modificar el status jurídico del Distrito Federal! [R408-409]", significa que: "¡Ah!" es expresión que refleja asombro o incomodidad por parte del locutor (estado de ánimo); además, la conjunción adversativa "pero" denota contrariedad en la enunciación: no se reconocen facultades a la ALDF, tampoco se aborda el tema a fondo; "tampoco" es un adverbio de negación que complementa la oración y asigna un sentido negativo a "hay": no hay=no existe, por lo que: no existen razones; por otro parte, "ninguna" es un adjetivo indefinido que expresa la inexistencia (carencia) de algo o alguien.

El locutor SPAN acepta que el asunto de la reforma política es relevante; además advierte que son dos los aspectos que evitan la reforma política: 1) la

[530] Véase Adrián Gimate-Welsh (c), *op cit*., p. 69.
[531] Véase Charaudeau (a), *op cit.* ; además Benveniste, *op cit.*

carencia de facultades de la ALDF para promover iniciativas de reforma constitucional, relacionadas con la condición jurídica-política de la capital; y 2) la debilidad de razones y argumentos que impiden la evolución política de la entidad.

La enunciación del locutor es caótica y desordenada, no respeta el principio argumentativo de coherencia ni cohesión, la expresión Ah¡ delata el tipo de enunciación que emplea el orador para persuadir a su auditorio; la construcción argumentativa del locutor SPAN se compone de *enunciados primarios*[532] cuya construcción no exigen mayor esfuerzo intelectual a quien los profiere.

Sin embargo, a pesar de la incoherencia discursiva del locutor SPAN, y la redundancia del término "asunto" en tres ocasiones, su enunciación advierte las razones subyacentes que impiden la aprobación de la reforma política: "Pero el asunto del fondo. En el asunto del fondo podría interpretarse que el asunto, que el tema se está cerrando; es decir, que el tema de la Reforma Política lo estamos clausurando [R422-424]."

El párrafo anterior demuestra que el sujeto de la enunciación se identifica con el sujeto del enunciado, a través de la conjugación "estamos" (presente indicativo de la tercera persona del plural en voz activa). El senador se reincorpora a la enunciación por medio del deíctico "lo", así se crea un enunciado judicativo,[533] pues emite un juicio que evalúa negativamente el trabajo de los senadores; también es un juicio directivo,[534] debido a que el locutor pretende persuadir a los senadores para que se manifiesten en contra del

[532] Véase Bajtín, en Gimate (c), *op cit.*, p. 154; también Beristáin, *op cit.*, p. 187.
[533] Véase Austin, *op cit*.
[534] Véase Searle, *op cit*.

dictamen; además es un enunciado ejercitativo[535] ya que busca influir en la decisión final de los legisladores.

La existencia de las conjugaciones "interpretarse", "cerrando" y "clausurando" evidencia que se trata de enunciados realizativos,[536] debido a que el locutor imprime una fuerza ilocucionaria al proferirlos: "[nosotros, los senadores] estamos clausurando [el asunto de la Reforma Política]". La fuerza ilocucionaria se complementa con el siguiente acto perlocucionario: el locutor SPAN intenta persuadir a los senadores para que den continuidad al debate legislativo y se impida de esta manera la conclusión de la discusión de la reforma política, por ello pide a los senadores que voten en contra del dictamen de las comisiones especiales.

Recapitulación

El capítulo lo dedicamos al análisis de los argumentos que integraron el cuerpo discursivo de los senadores, al menos los más relevantes. El dictamen de las comisiones especiales fue el centro de la discusión y motivo de nuestro estudio, junto con los pronunciamientos de los senadores que se manifestaron en contra o en favor del dictamen. El resultado de la votación nominal señala que la mayoría de los senadores rechazó el contenido de la minuta y, por tanto, se adhirió al dictamen de las comisiones.

Los integrantes de las comisiones persuadieron al resto de los legisladores para que rechazaran "la violación de la Constitución", consecuencia inevitable en caso de avalar que la ALDF asumiera facultades que actualmente posee el Poder Legislativo federal; de lo anterior se desprende el hecho de que su vocero, el senador Ángeles, utilizara la tribuna para *conjurar* la minuta, cuyo propósito

[535] Véase Austin, *op cit.*
[536] Véase Austin, *idem.*

final era que los legisladores no contravinieran lo establecido por la Constitución.

El senador Esteban Ángeles Cerón empleó argumentos que destacan una de las funciones de los legisladores, la representación política, para impedir la reforma política del D. F. , por lo que el orador SCE recordó a los senadores que estaban llamados a aprobar iniciativas que reflejaran el interés y el clamor de la ciudadanía; entonces, si el contenido de la minuta no era representativa de los capitalinos según las comisiones especiales, la estrategia discursiva del senador fue persuadir a sus compañeros para que votaran en favor del dictamen.

Las comisiones especiales en el senado dictaminaron que ni la ALDF ni los diputados −creadores de la iniciativa− lograron incorporar al documento "el clamor" y las "necesidades" de los habitantes del D. F. Lo anterior significa que los senadores, al desarrollar esta estrategia discursiva y emplear argumentos de autoridad y legitimidad, hicieron un serio cuestionamiento de la calidad representativa de asambleístas y diputados, en otras palabras, desconocieron de éstos su legitimidad democrática, al descalificarlos de manera indirecta.

La justificación del dictamen denota la vigencia argumentativa del siglo XIX, elaborado por las comisiones especiales en materia de la condición jurídica-política del D. F. ; puesto que las huellas discursivas de los legisladores privilegian el predominio de los poderes federales sobre el gobierno de la ciudad de México, improntas registradas en el *Diario de los Debates de la Cámara de Senadores*. Por consiguiente, la estrategia discursiva de los senadores Esteban Ángeles Cerón (SCE) y David Jiménez (SPRI), ambos miembros del PRI, siguen un mismo cauce argumentativo, entre sí y respecto de los legisladores del siglo XIX. Los senadores SCE y SPRI coincidieron en la supremacía la Federación sobre el gobierno local; ambos senadores evaden argumentos que den razón de la sincronía entre el sistemas federal, la división de poderes y la plenitud

democrática en la ciudad de México; los legisladores sólo profieren argumentos que favorecen el correcto funcionamiento del sistema federal y de la división de poderes dentro de la capital de la República, su discurso omite el asunto de la calidad democrática local. El discurso de los senadores defiende del predominio de los poderes federales sobre el gobierno local, de allí que para los oradores SCE y SPRI la reforma política −incluida en la minuta− represente una atentado contra la Constitución; sin embargo, en realidad los legisladores no aprueban que la Federación disminuya su predominio sobre la capital federal. En consecuencia, su aprobación del dictamen refleja una estructura mental de acción cuya base es la visión estatal centralizada y de gobierno verticalmente unificado.

Los cambios para la capital que vislumbran ambos senadores, entonces, se vinculan con un avance gradual y limitado a la esfera de la gestión pública del gobierno local. Aún más, la reforma política incluida en la minuta no resultaba pertinente para el senador David Jiménez, ya que la solución de los problemas que enfrenta la capital está contemplada en el EGDF. Los opositores al dictamen −Demetrio Sodi y Jesús Galván− no compartieron esta visión reduccionista del problema.

El discurso de Demetrio Sodi destaca porque denunció no se haya agotado el asunto de la reforma política del D. F. Ello significa que los senadores pasaron por alto, o al menos no le dieron importancia, una minuta que logró el consenso de los legisladores en la ALDF y en la Cámara de Diputados.

Capítulo VI

Conclusiones generales

El primer capítulo incluyó una presentación del estado de la problemática política del D. F. en la época contemporánea vinculándola con el desarrollo de esta misma situación en el siglo XIX con la finalidad de proponer la hipótesis de trabajo así como la problemática que fue objeto de análisis del proceso legislativo en la cámara de diputados y del senado en la LVIII legislatura.

Para ello hicimos referencia a las categorías conceptuales fundamentales como el federalismo, la división de poderes, modelo republicano de representación y la estructura parlamentaria, etc. ; asimismo aludimos a los diseños constitucionales con el fin de ubicar el arreglo constitucional mexicano y desde ahí señalar que algunas de las problemáticas del *status* de la ciudad de México tienen sus raíces en la ingeniería constitucional.

Para hacernos cargo del análisis, en consecuencia, además de las dimensiones institucionales del sistema político mexicano, presentamos las herramientas metodológicas que nos han permitido abordar el asunto de la capital federal comparativamente entre el siglo XIX, XX y XXI.

El segundo capítulo abordó los aspectos teóricos y conceptuales que sirvieron de soporte para desarrollar la investigación; de manera que el segundo capítulo se dividió en dos partes: la primera parte discutió las teorías del diseño institucional, cuya fuente se encontró en el derecho constitucional; la segunda parte discutió las teorías de la argumentación, cuyo campo de estudio fue complementado con elementos teóricos de la lingüística, la filosofía del lenguaje y la hermenéutica.

El tercer capítulo proporcionó una visión completa del Congreso mexicano. El estudio de la actividad legislativa y de los mecanismos empleados en la elaboración de leyes permitieron dimensionar los alcances del debate de la reforma política para la capital en el año 2002.

La naturaleza del problema de investigación hizo que la explicación teórica se extendiera a la Europa medieval, época en que se gestó el sistema parlamentario, que también se revisara el sistema presidencial norteamericano y el constitucionalismo francés del siglo XVIII; además, se analizaron las bases constitucionales del Estado mexicano, la división del poderes y la asignación de sus facultades, el diseño institucional para el D. F. , todos ellos fueron temas que ocuparon un lugar destacado en la agenda legislativa desde 1824 y que aún son motivo de controversia e investigación.

Por tanto, el tercer capítulo registró la evolución jurídica-política del D. F. a lo largo de tres siglos (1824,1857, 1917, 1928, 1996 y 2002), mediante un análisis cuantitativo de contenido de los argumentos empleados por de los legisladores; así como del estudio de los aspectos relevantes en el marco jurídico relativos a la entidad. La reflexión de la condición jurídica-política de la capital en los siglos XIX y XX nos permite asegurar que la decisión de establecer la capital −en la región que actualmente ocupa la ciudad de México− tuvo como marco de referencia las supuestas contradicciones entre el sistema federal y la división de poderes frente a la democracia y la autonomía del gobierno local.

El estudio del marco jurídico relativo al *status* de la capital, junto con el análisis cuantitativo de contenido del discurso legislativo, evidenció la relación existente entre la ideología hegemónica de la época, los mapas de conocimiento de los legisladores, el contenido del debate legislativo, el diseño institucional y la confección del marco jurídico para la capital federal.

En términos generales, la complejidad histórica del *status* jurídico-político del D. F. se explica a partir de la limitada autonomía de sus autoridades y por la constricción del ejercicio democrático interno, debido al tipo de relaciones establecidas en los diversos arreglos constitucionales, cuyo monopolio favoreció desde un principio a la Federación en detrimento del gobierno local. Así, el *status* del D. F. y los problemas políticos generados por su naturaleza fueron registrados en las deliberaciones legislativas en las primeras décadas del siglo XIX.

El análisis de los argumentos dentro el discurso legislativo de 1824 demostró que el debate de la condición jurídica-política del D. F. no se agotó en el momento, ya que la agenda legislativa fue encabezada por temas vinculados con la formación de nuestra nación (forma de Estado y régimen de gobierno); por consiguiente, el propósito de establecer el sistema federal y la división de poderes en México, junto con la elección de la sede de la Federación, eclipsó los temas concernientes a la autonomía del gobierno capitalino y los derechos políticos de sus habitantes.

Vale la pena observar que fue el congreso constituyente de 1823 el órgano que eligió la sede de los poderes federales en el Valle de México; recordemos que la Constitución de 1824 se aprobó el 4 de octubre y que el D. F. nació por decreto presidencial hasta el 18 de octubre del mismo año; en consecuencia, aunque técnicamente el congreso ordinario fue el órgano legislativo que aprobó el lugar que sería la sede del D. F., en los hechos fue el congreso constituyente quien tomó dicha decisión; además, se faltó también a la norma jurídica porque las legislaturas locales no participaron en la elección de la sede de la Federación; por añadidura, la elección de la sede de los poderes federales no se apegó a lo establecido en la Constitución de 1824. Sin embargo, los argumentos alusivos a la c*onstitucionalidad* fueron constantemente empleados por los legisladores para

cimentar el *status* de la capital; así, la constitucionalidad de las relaciones entre ambas esferas de gobierno −desde el siglo XIX− justificó la superioridad jerárquica del concepto *soberanía nacional* sobre el concepto *autonomía local*.

Las condiciones imperantes en el país obligaron a los legisladores a integrar y a fortalecer a la nueva nación, debido a que la Guerra de Independencia –que consumó la separación de nuestra nación respecto de España– tuvo un alto costo político, social y económico para los mexicanos.
La Independencia, entonces, dejó a México sin los recursos económicos suficientes para comenzar sus tareas ordinarias de gobierno; por su parte, las entidades no se caracterizaron por estar suficientemente organizadas en su interior ni por mantener un fuerte vínculo entre ellas; de manera que los acuerdos para sentar las bases de la nación mexicana no fueron sencillos; aunado a ello, la sociedad de aquella época tampoco era homogénea ni tenía una ruta única para desarrollarse, si acaso los grupos prominentes persiguieron algunos temas convergentes para construir una nación libre y soberana; en consecuencia, las propuestas para crear formalmente a la nación mexicana no se caracterizaron por ser ampliamente incluyentes, debido a que los diversos proyectos nacionales fueron enarbolados por los grupos políticos sobresalientes, infiltrados tanto por el Ejército como por la Iglesia, que lucharon por ubicar sus propuestas en los primeros espacios de la agenda política.

Por esta razón, en la arena política, el grupo federalista logró incluir en la agenda nacional la alternativa del sistema federal, que a la postre fue incorporado al arreglo constitución mexicano de 1824; una de las razones principales que permitieron su adopción fue el convencimiento que lograron los federalistas, respecto de las demás fuerzas políticas nacionales, pues según su cosmovisión este sistema garantizaría el orden en el país, a partir de la

organización política del conjunto nacional y de sus partes integrantes. Por tanto, el grupo federalista optó por este sistema puesto que, de acuerdo con sus estructuras mentales de acción y sus mapas de conocimiento, así se garantizaba un mayor equilibrio entre las entidades federativas y aumentaría la representación política de estas respecto de la Federación. Este fue el contexto que permitió la creación del D. F.

La designación espacial de la capital mexicana y la formulación de su estructura de gobierno originaron –desde el siglo XIX– un disenso entre los diputados por la adopción del sistema federal, la división de poderes y el modelo republicano representativo, y por la supremacía de estos sobre la autonomía y el ejercicio democrático locales, que al respecto motivo un debate legislativo aún vigente en el presente; así, a pesar de las modificaciones al esquema de gobierno interno entre 1987 y 1996, por ejemplo, en la capital todavía no existen poderes locales; aunque se cuente con órganos de gobierno; tampoco existe una constitución propia, a pesar del funcionamiento del Estatuto de Gobierno; ni se cuenta con partidos políticos locales; etc.

Los resultados del tercer capítulo mostraron la influencia de la ideología dominante del siglo XIX −plasmada en ideas, modelos y sistemas de organización política− que se instaló en la mente de los creadores de leyes en forma de mapas de conocimiento; a causa de ello, en la estructura y espacio mentales de los legisladores se incorporó la supremacía de los poderes federales y la división de poderes sobre la autonomía de las autoridades del D. F. La concepción jerarquizada de facultades resultó evidente en el discurso legislativo por el empleo enunciaciones y argumentos inherentes a la eficacia organizativa, es decir, huellas discursivas revestidas de un carácter técnico o de gestión gubernativa; dichas huellas fueron un recurso recurrente en la estrategia discursiva de los legisladores cuyo propósito descansó en el anhelo de restringir

la autonomía de las autoridades en la ciudad de México; de esta manera, por ejemplo, el propósito de desaparecer los municipios en la capital −cuyos orígenes puede rastrearse inclusive antes de 1928− respondió al interés de brindar al Presidente la exclusividad del gobierno local; para lo cual los legisladores desarrollaron una estratégica discursiva nutrida de argumentos que descalificaron a las municipalidades, así que éstas fueron consideradas un "obstáculo" que limitaba la supremacía del Ejecutivo en la entidad.

El análisis de las marcas en el discurso detectó también que los legisladores vincularon la condición jurídica-política del D. F. con argumentos que favorecieron la vigencia del sistema federal y la división de poderes; en contraste, se hizo evidente que los argumentos relacionados con la democracia y la autonomía de las autoridades capitalinas fueron escasos en el debate legislativo de los congresos de 1824, 1857 y 1917.

De manera que las anteriores limitantes del régimen capitalino fueron incorporadas al contenido de la minuta discutida por los senadores en el 2002, documento que incluyó un replanteamiento del *status* del D. F. para asegurar mayor autonomía de su gobierno e incorporar la plenitud democrática en la práctica de la esfera pública local. De ahí que la investigación haya centrado su atención en el formato constitucional que ha definido históricamente el tipo de relaciones prevalecientes entre el gobierno federal y el gobierno local; por este motivo estudiamos los fundamentos teóricos del sistema federal, la división de poderes y el modelo republicano de representación política, con el firme propósito de averiguar cómo influyeron estas tres categorías en el nivel de autonomía de las autoridades y en la calidad del ejercicio democrático locales.

Los hallazgos señalan que la elección de la sede de los poderes federales respondió al interés de favorecer el predominio de la Federación sobre las

autoridades locales, a través de la unificación horizontal del poder y la disposición vertical del gobierno; por esta razón, y para consumar el proyecto del grupo político defensor del federalismo, el poder Ejecutivo incidió en la discusión y el desahogo de la agenda Legislativa, mediante la participación en tribuna de los ministros de Justicia, Defensa y Hacienda, cuyo propósito fue garantizar que los poderes Ejecutivo y Legislativo federales obtuvieran el monopolio del gobierno local. Por su parte, los legisladores que aprobaron la decisión refrendaron una tendencia centralista de Estado, ya que las entidades federativas no fueron partícipes en la designación de dicha sede y las autoridades del D. F. nacieron sin autonomía.

La tendencia centralista del sistema federal mexicano descansó en la perspectiva unitaria del poder político impulsada desde el poder Ejecutivo y abalada por los legisladores, quienes no lograron discernir la complejidad de la relación entre el sistema federal y la división de poderes frente a la autonomía y democracia en la capital. Así, el sistema federal y la división de poderes se convirtieron en las autoridades predominantes, resultado del afán por garantizar la eficacia organizativa del gobierno federal en la capital; aunque dicho afán haya omitido la autonomía y democracia del gobierno del D. F. La autonomía de las autoridades y la democracia en el D. F. , desde el siglo XIX, quedaron supeditadas al criterio de la eficacia organizativa, es decir, al correcto funcionamiento del sistema federal y la división de poderes. Por tanto, la condición jurídica-política de la capital denotó la existencia de un gobierno unificado verticalmente.

El cuarto capítulo fue dedicado al análisis de la deliberación legislativa registrada en la Cámara de Diputado acerca de la iniciativa de reforma política para el D. F. La iniciativa de reforma política del D. F. del año 2001 nación en la ALDF y tuvo el apoyo mayoritario de los distintos partidos políticos. En

primer término hicimos un recorrido para conocer la correlación de fuerzas a partir del número de escaños obtenidos por cada partido; luego revisamos la postura de los partidos a partir de los argumentos empleados en su discurso.

El quinto capítulo incluyó un análisis argumentativo de la deliberación en el Senado, a propósito del dictamen de las comisiones especiales en materia de la reforma política del D. F. Los resultados obtenidos demuestran que los legisladores del siglo XXI tampoco agotaron el tema del *status* de la ciudad capital, carencia heredada de su pares del siglo XIX, debido a que los argumentos empleados para oponerse a la reforma política ostentaron una naturaleza técnica: la ALDF no puede promover cambios constitucionales ajenos a la materia del D. F. ; los legisladores nuevamente incluyeron en su estrategia enunciaciones discursivas tendientes a privilegiar el principio del *imperio de la constitucionalidad*, para evitar cambios al régimen de la capital y perpetuar un diseño institucional decimonónico plasmado en el marco jurídico vigente.

La estrategia discursiva de los opositores a la reforma persuadió al resto de los legisladores para garantizar el *imperio de la constitucionalidad*, es decir, para que se rechazara la reforma política debido a que ésta violaba los preceptos constitucionales. Los legisladores contrarios a la reforma política argumentaron que la propuesta era anticonstitucional e ilegítima, puesto que su contenido no incluyó "el clamor" ni las "necesidades" de los habitantes del D. F. Sin embargo, existe una contradicción en el planteamiento que radica en lo siguiente: a) los legisladores históricamente han dejado en la zaga el asunto de la autonomía de las autoridades y el tema de la democracia locales; aunque, para justificar la invalidez de la minuta, pareciera que en el 2002 los senadores se asumieron garantes de estos dos principios; b) los senadores hicieron un serio cuestionamiento a la calidad representativa de asambleístas y diputados, al descalificar la propuesta de reforma política, según ellos, debido a que ésta

carecía de legitimidad popular, es decir, los senadores no sólo desconocieron la investidura representativa de los miembros de la ALDF, sino que lo hicieron también de los miembros de la Cámara de Diputados.

El análisis de las marcas discursivas dentro del discurso de los legisladores develó también la vigencia de estrategias discursivas registradas en el siglo XIX, puesto que nuevamente privilegiaron el predominio de los poderes federales sobre el gobierno de la ciudad de México con argumentos técnicos de gestión gubernamental. Así, la visión decimonónica acerca de la unificación del poder político, mediante la limitada disposición vertical del gobierno para la capital, se ubica en el discurso de los senadores Esteban Ángeles Cerón y David Jiménez, quienes desestimaron los argumentos que validaran la supremacía del sistema federal y la división de poderes sobre la autonomía de las autoridades y de la calidad democrática locales. Por lo tanto, su oposición a la reforma política evidenció una estructura mental tradicional cuya base fue una real centralización estatal (unificación del poder político, mediante el sometimiento vertical del gobierno del D. F.), siempre en favor de la Federación y en detrimento de la libertad local.

Los argumentos empleados dentro del discurso en el año 2002, en general, evidencian las características de un sistema federal en cuya superficie subyace una tendencia centralista, al menos el análisis del debate de la elección de la sede de los poderes federales dio muestra de ello. Aunado al centralismo del sistema federal, las enunciaciones discursivas de los senadores reflejaron sus mapas tradicionales de conocimiento, en razón del empleo de argumentos que favorecieron la unificación vertical del gobierno. El resultado de convertir a los poderes Legislativo y Ejecutivo en ganadores absolutos, en el siglo XIX, finalmente encareció la autonomía y la democracia en el D. F.; así, con el rechazo de la reforma política, los senadores refrendaron el diseño institucional

de la capital que data de esa época. Los mapas de conocimiento de los senadores no registran otro tipo de sistema federal ni otro tipo de división de poderes; así, la existencia de otras autoridades y la colaboración o cesión de facultades son considerados contrarios a su concepción centralista de Estado y de un poder político unificado.

Los senadores profirieron argumentos que hacen irreconciliable el funcionamiento del sistema federal y la división de poderes respecto de la autonomía y la democracia locales en el D. F. La rigidez de sus macro-estructuras de razonamiento deshabilita la adopción de un replanteamiento del sistema federal y la división de poderes, de manera que la flexibilidad de dichos modelos favoreciera el sentido de libertad e igualdad para la capital mexicana, es decir, los legisladores no se interesaron en reconstruir el federalismo ni replantear la división de poderes. Por lo tanto, los argumentos de los senadores no coinciden con la idea democrática de Tocqueville, quien aseguró que por encima de las instituciones y sus formas prevalece el poder soberano de los ciudadanos, quienes a su vez las pueden eliminar o reformar en cualquier momento.

Entonces, la condición jurídica-política de la capital se apega al formato de gobierno ideado en el siglo XIX, reiteramos, a pesar de las importantes modificaciones a su régimen interno en las últimas décadas del siglo XX. En consecuencia, los miembros de la ALDF elaboraron una iniciativa de reforma política para la capital, pues asumieron que la Constitución sí contempla la posibilidad de que la ALDF promueva leyes o decretos ante el Congreso de la Unión, precisamente por ser una competencia inherente a su materia o la jurisdicción del órgano legislativo local; en cambio, quienes no favorecieron la minuta en el Senado de la República, las fracciones legislativas del Partido Revolucionario Institucional (PRI) y del Partido Ecologista de México

(PVEM), se opusieron a los cambios argumentando lo contrario, es decir, que la ALDF no goza de la facultad constitucional para enviar iniciativas de ley que motiven cambios a la Carta Magna que sean ajenos a la materia del D. F. ; no obstante, los opositores a la minuta no ofrecieron respuestas que solucionen el problema de la autonomía del gobierno local ni del asunto de la plenitud democracia en la capital.

Lo evidente es que los opositores a la reforma política del régimen de la capital mostraron su adhesión a la concepción positiva del derecho, pues centraron sus argumentos en la inmutabilidad de la ley para restringir todo cambio político al gobierno local, a pesar de la evolución de la sociedad y de las expectativas de los ciudadanos, de ahí que los opositores a la reforma se hayan instalado en los argumentos jurídicos insertos en los arreglos constitucionales del siglo XIX.

De modo que los miembros del PRI y del PVEM argumentaron que los cambios políticos propuestos en la minuta rebasaban el ámbito de competencias de la ALDF, porque esta no tenía autorización para proponer reformas constitucionales en temas ajenos a la capital, un argumento jurídico que ha dejado en desventaja al órgano legislativo capitalino respecto de los congresos locales; más aún, con el interés de deslegitimar el propósito de la minuta, los opositores a la reforma advirtieron que la propuesta no recuperaba la voluntad ni el sentir de la ciudadanía capitalina. En consecuencia, los miembros del PRI y del PVEM determinaron que la ALDF excedió sus atribuciones por enviar una iniciativa de reforma política para la capital; así, para ambos partidos, la propuesta de reforma política resultó improcedente de origen; conque la negativa reafirma el principio que niega a los órganos de gobierno local pretender modificaciones al régimen político interno.

Los resultados de la investigación corroboran el planteamiento hipotético inicial, es decir, que la confección institucional del gobierno en la capital y el marco jurídico nacional fueron concebidos desde el siglo XIX para garantizar la supremacía de los poderes federales en la entidad, lo que determinó que la entidad no goce en la actualidad de autonomía ni democracia plena. De esta manera se explica que: a) en el D. F. no existan plenos poderes sino órganos de gobierno; b) tampoco exista una constitución; c) la ALDF esté impedida para solicitar reformas constitucionales ajenas al interés local; d) no existan partidos locales; e) el encargado de la seguridad pública sea nombrado por el Presidente; f) el Estatuto de gobierno y la aprobación del techo de endeudamiento para la entidad sean facultades exclusivas del Poder Legislativo; etc.

La votación de los senadores en favor del dictamen de *la minuta con proyecto de decreto* en el 2002 desactivó la propuesta de reforma política para el D. F. , decisión muy favorecida por los miembros del PRI, quienes exhibieron una estructura cognitiva tradicional cuya tendencia es la centralización del poder político y la unificación vertical del gobierno en la capital; de esta manera, 53 senadores decidieron conservar en México el sistema federal vigente, mientras que 46 senadores se manifestaron en favor de una mayor autonomía y plena democracia para la capital. El resultado de la votación demuestra que los apologistas del sistema federal y la división de poderes, en sus versiones puras, inhibe que los habitantes de la capital junto con sus autoridades establezcan un gobierno *ad hoc* a sus intereses, a pesar de que han pasado 178 años desde que ambos modelos fueron incorporados a la primera Constitución mexicana.

Anexos, Tablas y apéndices

Anexo 1

1.1 Atribuciones del Poder Ejecutivo[537]

Sistema Parlamentario inglés	Sistema Presidencial norteamericano
El Poder Ejecutivo: 1.- Compuesto por el primer ministro (Jefe de Gobierno nombrado formalmente por el rey, por ser líder del partido vencedor) y por el rey (Jefe de Estado) 2.- Los miembros del Parlamento son electos popular y directamente, aunque sólo la Cámara de los Comunes ya que los lores heredan el cargo o el monarca se los otorga 3.- El Jefe de Gobierno (primer ministro) y su Gabinete (equipo de trabajo), son designados por el Parlamento, por tanto, pueden ser removidos en cualquier momento. 4.- El primer ministro puede solicitar al Jefe de Estado la disolución del Parlamento; a su vez, el monarca puede hacer dimitir al primer ministro 5.- El Poder Ejecutivo y Legislativo no tienen una división tajante, al contrario, se complementan	El Poder Ejecutivo: 1.- El Presidente es a la vez Jefe de Estado y Jefe de Gobierno 2.- El Presidente es electo de manera semidirecta (por medio de un Colegio de Electores) por un periodo de cuatro años con posibilidad de reelección para otro periodo inmediato 3.- El Poder Ejecutivo no es nombrado ni puede ser removido por el Poder Legislativo 4.- El gabinete presidencial no es responsable ante el Congreso, sino ante el Presidente, quien puede remover del cargo a sus integrantes de manera discrecional 5.- El Poder Ejecutivo y Legislativo tienen funciones delimitadas constitucionalmente, sin embargo, existe entre ellos una colaboración estrecha, pero jamás una subordinación

[537] El cuadro es una elaboración propia, la información y los datos se obtuvieron de diversas fuentes. Véase Alejandro Del Palacio, *Nuevas Lecciones de Teoría Constitucional*, México, CEID, 2006, pp. 219-255; Pedro Aguirre (coord.) *Sistemas Políticos y Electorales Contemporáneos: Reino Unido*, México, IFE, 1999, pp. 12-23; Ricardo Espinoza. *Sistemas Parlamentario, Presidencial y Semipresidencial*. Cuadernos de divulgación de la cultura democrática, Núm. 20, México, IFE, 1999, pp. 12-39.

1.2 Atribuciones del Parlamento y del Congreso[538]

Parlamento (Cámara de los Comunes y de los Lores)	Congreso (Cámara de Representantes y de Senadores)
Cámara de los Comunes (650 integrantes aproximadamente) Sus integrantes son electos popularmente en circunscripciones uninominales por cinco años; los comunes gozan de inviolabilidad; la cámara funciona en pleno y en comisiones (no necesariamente especializadas); está presidida por un *speaker* (personificación de los valores de los comunes); tiene la capacidad para crear o destituir gobiernos (al primer ministro y su gabinete). 1.- La cámara ejerce un control político sobre el gabinete, por medio de: Sistema de preguntas orales, en dónde se hace comparecer y se cuestiona a los ministros. La moción de censura, se trata de la emisión de un voto de desconfianza al gobierno en turno que puede propiciar su dimisión. El *Impeachment*, es la posibilidad real de someter al ministro a juicio criminal (ambas cámaras participan en el proceso). 2.- Los comunes participan en el proceso legislativo y monopolizan formalmente la legislación financiera, aunque el gabinete (órgano selecto que posee las facultades primordiales del gobierno) tiene mayor peso pues predomina su facultad de iniciativa. 3.- La función política de la Cámara de los Comunes radica en el control y vigilancia que ejerce sobre el gobierno. 4.- Para desarrollar su trabajo la cámara se divide en comités o comisiones Cámara de los Lores (900-1200 miembros aproximadamente) Su composición (nobles) tiene raíces religiosas, feudales y burguesas; no son electos de manera popular (hereditarios o asignados por el rey). Sus funciones son protocolarias y simbólicas (lo que hace nominal al bicameralismo inglés antes que real) 1.- Tiene la facultad jurisdiccional puesto que puede	La Cámara de Representantes (435 integrantes) Son electos para cubrir un periodo de dos años en colegios electorales o distritos de un solo representante; el *speaker*, jefes de la mayoría y de la minoría, y los agitadores de partido, son los funcionarios más importantes; La Cámara de Senadores (100 integrantes) Cada estado elige a dos senadores para un periodo de seis años; se renueva un tercio cada dos años; el vicepresidente, el Presidente *pro tempore*, los jefes de la mayoría y de la minoría, y los agitadores de partido, son las figuras destacadas. El congreso norteamericano Las diferencias entre ambas cámaras obedecen más bien al número distinto de sus miembros y a los métodos de su elección, no tanto a los poderes formales asignados (ambas cámaras son electas popularmente y por mayorías). Al interior del congreso existe una división del trabajo en comités y subcomités (especializados). Los partidos determinan la organización del sistema de comités. Las principales facultades del congreso son: 1.- Imponer y recaudar contribuciones para garantizar la defensa y bienestar común 2.- Acuñar papel moneda y contraer empréstitos 3.- Regular el comercio interno y con el extranjero 4.- Reglamentar en materia de la defensa nacional y ocuparse de su mantenimiento 5.- Realizar enmiendas a la constitución 6.- Establecer tribunales menores a la Suprema Corte 7.- En caso de no alcanzarse la mayoría absoluta en el colegio electoral presidencial, los representantes eligen al presidente y el Senado a vicepresidente 8.- Vigilar el desempeño de los servidores y servicios públicos federales

[538] El cuadro es una elaboración personal, la información y datos se obtuvieron de diversas fuentes. Véase Alejandro Del Palacio, *ibid*, pp. 219-255; León D. Epstein, *ibid*, pp. 617-623; Richard E. Neustandt, "Presidencialismo" en *Enciclopedia Internacional de las Ciencias Sociales, t. 7*. España, Aguilar S.A. de Ediciones, 1975, pp. 442-447; Arturo Valenzuela, *op cit.*, pp. 11-38; Pedro Aguirre, *ibid*, pp. 12-23; Courtenay P. Ilbert, *op cit*., pp. 7-24; Ricardo Espinoza, *ibid*, pp. 12-39; Giovanni Sartori, SARTORI, Giovanni. *Ingeniería Constitucional Comparada. Una investigación de estructuras, incentivos y resultados*, México, FCE, 1994, pp. 97-135; Ernest S. Griffth, *op cit.*, pp. 37-79; Hamilton *et al*, *op cit*., pp. 219-230, 261-272, 388-400.

290

actuar como tribunal de apelación 2.- Posee una limitada función de control político y vigilancia 3.- Puede imponer un voto suspensivo a leyes aprobadas por los comunes 4.- No participa en asuntos económicos 5.- La presidencia de la cámara de los Lores recae en el lord canciller	9.- El Senado ratifica los tratados internacionales y nombramientos del presidente 10.- El congreso puede utilizar el recurso del *impeachment* para llevar a juicio al presidente

Anexo 2

Tabla 2.1.1

Objetos discursivos, naturaleza y tipo de argumentos en la deliberación legislativa: los congresos constituyentes mexicanos de 1824, 1857, 1917 y 1928		
	Objetos discursivos	Naturaleza y tipo de argumentos
1.	Gobierno Federal	Gestión del gobierno federal (Administración Pública, corrupción) Recursos financieros y hacendarios del gobierno federal Relaciones Exteriores Seguridad Nacional y Milicia Facultades del Congreso (ordinario y constituyente)
2.	Federalismo	Funcionamiento del sistema federal y del modelo republicano de representación política en la capital Constitución, concurrencia de facultades: Federación, estados y municipios Análisis Comparativo del sistema político con otras naciones
3.	Gobierno del Distrito Federal	Extensión y ubicación territorial del D.F. Estructura y funcionamiento del gobierno del D.F. Ciudadanía y derechos políticos en el D.F. Propuestas para trasladar de lugar al D.F. Equilibrio entre geografía y demografía en el D.F.
4.	Políticos	Régimen político y democracia Estabilidad política y social Poder político Concentración del poder político en el D.F.
5.	Económicos	Actividad productiva y comercial en el D.F. Riqueza económica Concentración de riqueza económica en el D.F.
6.	Sociales	Densidad poblacional Desarrollo urbano y arquitectónico Desarrollo cultural e intelectual en el D.F. Hábitos y costumbres en el D.F.
7.	Geográficos	Geografía nacional Recursos naturales
8.	Comunicación	Medios y vías de comunicación

Tabla 2.1.2

Argumentos	Naturaleza y tipo de argumentos en la deliberación legislativa
a	Gestión del gobierno federal
b	Recursos financieros y hacendarios del gobierno federal
c	Seguridad Nacional y Milicia
d	Facultades del Congreso (ordinario y constituyente)
e	Constitución, concurrencia de facultades: Federación, estados y municipios
f	Régimen político y democracia
g	Estabilidad política y social
h	Medios y vías de comunicación
i	Funcionamiento del sistema federal y del modelo republicano de representación política en la capital
j	Concentración del poder político en el D.F.
k	Concentración de riqueza económica en el D.F.
l	Propuestas para trasladar de lugar al D.F.
m	Densidad poblacional en el D.F.
n	Extensión y ubicación territorial del D.F.
o	Actividad productiva y comercial en el D.F.
p	Estructura y funcionamiento del gobierno del D.F.
q	Ciudadanía y derechos políticos en el D.F.
r	Desarrollo cultural e intelectual en el D.F.
s	Hábitos y costumbres en el D.F.

Tabla 2.1.3

Argumentos	Naturaleza y tipo de argumentos en la deliberación legislativa: congreso ordinario de 1996
a	Gestión del gobierno federal
b	Recursos financieros y hacendarios del gobierno federal
c	Seguridad Nacional y Milicia
d	Facultades del Congreso (ordinario y constituyente)
e	Constitución, concurrencia de facultades: Federación, estados y municipios
f	Régimen político y democracia
g	Estabilidad política y social
h	Medios y vías de comunicación
i	Funcionamiento del sistema federal y del modelo republicano de representación política en la capital
j	**Sistema electoral**
k	**Sistema de partidos**
l	Concentración del poder político en el D. F.
m	Concentración de riqueza económica en el D. F.
n	Propuestas para trasladar de lugar al D. F.
o	Equilibrio entre geografía y demografía en el D. F.
p	Ubicación y extensión territorial del D. F.
q	Actividad comercial y productiva en el D. F.
r	Estructura y funcionamiento del gobierno del D. F.
s	Ciudadanía y derechos políticos en el D. F.
t	Desarrollo cultural e intelectual en el D. F.
u	Hábitos y costumbres en el D. F.
v	**Elecciones en el D. F.**

Tablas A-F

A) Deliberación en el Congreso Constituyente de 1824[539]

Pertinencia de la residencia de los poderes federales en el estado de México o su traslado al estado de Querétaro (22 de julio)[540]

Sesión: 22 de julio de 1824 Deliberación: La comisión especial encargada de designar el lugar en donde residan los supremos poderes de la federación, entrega su dictamen: "1. 'La Ciudad de Querétaro será el [lugar] de la residencia ordinaria de los supremos poderes de la federación" (DDF[a], p. 7).		Objetos discursivos, naturaleza y tipo de argumentos	
Proponente Argumento	Oponente Contra/argumento	Proponente	Oponente
La comisión especial, encargada de designar el lugar en donde residan los Poderes Federales: "[se designa a Querétaro] […] para tenerse con […] presteza las noticias […] de todos los pueblos de la federación […] para recibir y atender con uniformidad las quejas [y sean atendidas por la federación]; para […] que los efectos de las órdenes […] se esperimenten […] en todos los estremos del territorio de la federacion […] para facilitar una comunicación […] espedita […] [los poderes federales podrán fácilmente gobernar] sin que estos se vean embarazados en el desempeño de sus atribuciones" (DDF[a], pp. 10-11).	El Sr. Secretario de Justicia (Pablo de la llave): "es imposible trasladarse […] para ello se necesita de una suma cuantiosa […] [además de] negociar diariamente gruesas sumas [que financien al gobierno federal] solo se facilita en México, por la grande reunión que aqui hay de ricos capitalistas […] [existe] entre nosotros, una predisposición, una cierta tendencia y conato á la disolución [que aparecerá en cuanto] el gobierno se arranque de México […] [deben tomarse en] consideración […] nuestras relaciones esteriores, y como decisiva la de nuestra seguridad é independencia […] México está en el centro militar […] en el círculo y área de nuestras comunicaciones con las	Comunicación: medios y vías. Gobierno federal: gestión Geográficos: geografía nacional Federalismo: constitución, concurrencia de facultades, funcionamiento del sistema federal y del modelo republicano de representación política en la capital Gobierno del D. F.: propuesta para trasladarlo de lugar	Gobierno federal: recursos financieros y hacendarios, gestión, relaciones exteriores, seguridad nacional y milicia Económicos: actividad productiva y comercial, riqueza económica Políticos: estabilidad política y social Geográficos:

[539] La trascripción en las tablas es un resumen de lo escrito en el *Diario de los Debates* de la cámara de Diputados. Se procuró respetar la redacción de los documentos originales (facsímiles) para dar objetividad al estudio. La información entre corchetes "[ ] o […]" son observaciones personales incrustadas en el cuerpo textual (*corpus*), para dar coherencia y claridad a la lectura; sin embargo, intentamos utilizar los corchetes en la menor cantidad posible, para evitar la distorsión de las oraciones y párrafos originales. Véase DDF[a], *Cuadernos de la Reforma Política de la Ciudad de México. Debates Legislativos 1824*, México, DDF[a], 1992, 80 pp.; Oziel Serrano, *La Reforma Política del Distrito Federal*. México, CENAM-PyV, 2001, pp. 55-76.

[540] Véase DDF[a], *ibid*, pp. 10-28.

	potencias europeas" (DDF[a], pp. 13-14).[541]		geografía nacional Comunicación: medios y vías
Proponente Argumento	Oponente Contra/argumento	Proponente	Oponente
El Sr. [Santos] Vélez [representante de Zacatecas][542] "[sólo se trata] de determinar que el inmediato futuro congreso general se reuna en Querétaro en vez de reunirse en esta capital […] [es una] influencia ominosa de los capitalistas, de los aristocratas, con que procura sostenerse la residencia de los supremos poderes en México […] La comision […] habla de un punto céntrico […] su objeto era dejar compensado el ecseso de población por una parte, con el de terreno por la otra […] una mayoría muy notable de la nacion quiere que el asiento del gobierno general no sea la capital de México […] la concurrencia de los supremos poderes de la federacion con los particulares de un estado en un mismo lugar, sin que unos ú otros pierdan un no sé qué del carácter que respectivamente deben sostener. Parece por una parte chocante que los poderes generales ecsistan en un pueblo que no gobiernan, [es] repugnante que esta misma autoridad […] tenga que rendir a los primeros ciertos respetos y consideraciones […] esta concurrencia no podrá menos que implicar [a unos y a otros] haciéndoles embarazoso el desempeño de sus respectivas atribuciones, por más bien marcadas que se pongan […] la nación toda teme […] el influjo	El Sr. Secretario de Relaciones (Lucas Alamán): "se debe buscar el centro de la población y no del país […] [si permanecen los poderes federales en el Estado de México] no habrá que erogar gasto alguno para comprar un territorio y edificar una nueva ciudad como en los Estados Unidos […] Si hay competencias [incompatibles] entre los supremos poderes y los particulares del estado, será menester suponer que la constitución está mal hecha porque no deslinda sus facultades y por consecuencia deja descubiertos los puntos en los cuales pueden chocar " (DDF[a], pp. 17-18).	Gobierno federal: recursos financieros y hacendarios, gestión Económicos: actividad productiva y comercial, riqueza económica Sociales: densidad poblacional Geográficos: geografía nacional Comunicación: medios y vías Políticos: estabilidad política y social, régimen político y democracia Federalismo: constitución, concurrencia de facultades Gobierno del D.F.: propuesta para trasladarlo de lugar, concentración del poder político	Sociales: densidad poblacional. Geográficos: geografía nacional Gobierno federal: gestión, recursos financieros y hacendarios Federalismo: constitución, concurrencia de facultades

[541] Los legisladores constituyentes se refieren a "México", no como el país en su conjunto, sino a la entidad federativa del mismo nombre. Por otro lado, la capital del estado de México se ubicaba en el valle central de México -la ciudad de México-, allí surge el conflicto por el predominio territorial entre la entidad federativa y la Federación.

[542] Los nombres completos de los diputados y sus lugares de origen fueron tomados del libro Horacio Labastida, *Reforma y República Restaurada. Documentos para la historia del México independiente*, México, Miguel Ángel Porrúa, 1995, pp. 149-153.

siempre funesto á la libertad, de tanto poder y riqueza aglomerada en un solo punto" (DDF[a], pp. 22-28).			
Proponente Argumento	Oponente Contra/argumento	Proponente	Oponente
La comisión: "1. 'La Ciudad de Querétaro será el [lugar] de la residencia ordinaria de los supremos poderes de la federación" (DDF[a], p. 7).	El Sr. Secretario de Hacienda (Francisco Arriaga): "es absolutamente imposible la traslacion de los supremos poderes […] á otro estado […] México está en el centro de los capitalistas […] contacto inmediato del comercio de Europa [también es el lugar en donde concurren] todos los comerciantes estranjeros […] el préstamo aquí jamas le hace falta al gobierno" (DDF[a], pp. 19-21).	Gobierno del D.F.: propuesta para trasladarlo de lugar	Gobierno federal: gestión, recursos financieros y hacendarios Económicos: actividad productiva y comercial, riqueza económica

Deliberación en el Congreso Constituyente de 1824

B) Pertinencia de la residencia de los poderes federales en el estado de México o su traslado al estado de Querétaro (continúa la deliberación sostenida el 22 de julio) [543]

Sesión: 23 de julio de 1824 Deliberación: La comisión especial encargada de designar el lugar en donde residan los supremos poderes de la federación, entrega su dictamen y propone a Querétaro para ser la residencia del D. F.		Objetos discursivos, naturaleza y tipo de argumentos	
Proponente Argumento	Oponente Contra/argumento	Proponente	Oponente
La comisión: "1. 'La Ciudad de Querétaro será el [lugar] de la residencia ordinaria de los supremos poderes de la federación" (continuación, DDF[a], pp. 7, 35).	El Sr. [Juan Ignacio] Godoy [representante de Guanajuato] "[para solucionar los inconvenientes] señalar un círculo de doce leguas de diámetro cuyo centro fuese la ciudad de México, para residencia del congreso y gobierno general" (DDF[a], p.35). El Sr. [Valentín] Gómez Farías [representante de Zacatecas] "el gran impedimento que se podría alegar contra el dictámen es la pérdida del jiro de una gran cantidad de miles de pesos de que se resentiría México, si se trasladasen los poderes generales [a Querétaro]; perdida que haría decaer	Gobierno del D.F.: propuesta para trasladarlo de lugar	Económicos: actividad productiva y comercial, riqueza económica Sociales: desarrollo urbano y arquitectónico Gobierno del D.F.: extensión y

[543] Véase DDF[a] *op. cit*., pp. 7-57.

	mucho el comercio […] [y] rebajaría el valor de las fincas, y el arrendamiento de las casas" (DDF[a], p.55).		ubicación territorial del D. F.
Proponente Argumento	Oponente Contra/argumento	Proponente	Oponente
La comisión: "1. 'La Ciudad de Querétaro será el [lugar] de la residencia ordinaria de los supremos poderes de la federación" (continuación, DDF[a], pp. 7, 35).	El Sr. [Servando Teresa De] Mier [representante de Nuevo León] "¿es necesario que haya una ciudad federal, es decir, que no pertenezca á estado alguno de la federación; en la cual residan los supremos poderes, y en cuya área corta y precisa ejerzan una jurisdicción privativa? Segunda: ¿hay inconveniente en que […] esa ciudad federal sea México con su valle […] no es necesario ni lo ha sido ni lo será jamás. [los Estados Unidos] Ya están desengañados [debido a que con] un decreto no se construye ni pueblan ciudades […] y se ha tratado en el senado de restituirlo á la capital de algún estado, por la falta de recursos literarios y otros inconvenientes […] [En México] ecsisten los grandes capitalistas […] abunda […] el imperio de nuestra industria […] bibliotecas […] imprentas […] papeles públicos y gacetas […] literatos con quienes consultar e instruirse […] establecimientos científicos […] arquitectura, pintura, escultura, medicina, cirugía, botánica, química […] de haber una ciudad federal lo sea México con su valle" (DDF[a], pp.39-46).	Gobierno del D.F.: propuesta para trasladarlo de lugar	Federalismo: constitución, concurrencia de facultades, funcionamiento del sistema federal y del modelo republicano de representación política en la capital, análisis comparativo del sistema político Económicos: actividad productiva y comercial, riqueza económica Sociales: desarrollo urbano y arquitectónico, desarrollo cultural e intelectual
Proponente Argumento	Oponente Contra/argumento	Proponente	Oponente
La comisión: "1. 'La Ciudad de Querétaro será el [lugar] de la residencia ordinaria de los supremos poderes de la federación" (continuación, (DDF[a], pp. 7, 35)	El Sr. [Manuel] Ortiz de la Torre [representante del Territorio de Baja California] "La comision propone que quitándole á Querétaro el carácter de estado, y reduciéndolo á distrito ó territorio se coloquen alli los poderes de la federación […] [sin embargo] no hay facultad alguna para poder hacer esto […] No la hay en el congreso general, porque no la tiene para desnudar á un pueblo del carácter de estado que ya está en posesion; de otra manera bajo de diversos pretestos podria ir despojando succesivamente á todos los demás estados del carácter de tales, y acabar	Gobierno del D.F.: propuesta para trasladarlo de lugar	Gobierno federal: gestión, facultades del congreso Federalismo: constitución, concurrencia de facultades, funcionamiento del sistema federal y del modelo republicano de

	con la federacion […] las mutaciones de esta clase no se pueden hacer por el congreso general sino con la intervencion y consentimiento de las legislaturas particulares de los estados. Tampoco hay facultad en el congreso de Querétaro, que se dice ha hecho esta oferta [presumiblemente dispuesto a convertir todo su territorio en capital federal]" (DDF[a], p.57).		representación política en la capital

Deliberación en el Congreso Constituyente de 1824

C) Propuesta para que los poderes federales se establezcan en la Ciudad de México (23 de octubre) [544]

Sesión: 23 de octubre de 1824 Deliberación: La comisión especial encargada de abrir dictamen para designar el lugar en que deben residir los supremos poderes de la federación, presenta sus conclusiones.		Objetos discursivos, naturaleza y tipo de argumentos	
Proponente Argumento	Oponente Contra/argumento	Proponente	Oponente
La comisión especial: "la comision presenta á la consideración del congreso las siguientes proposiciones. 1ª. El lugar que servirá de residencia á los supremos poderes de la federación conforme á la facultad 28ª. art. 5º de la constitución, será la ciudad de México. 2ª. Su distrito será el comprendido en un círculo cuyo centro sea la plaza mayor de esta ciudad y su radio de dos leguas" (DDF[a], p.61).	El Sr. [Mariano] Marín: [representante de Puebla] "Es mas conveniente reservar esta asignacion al futuro congreso. […] el mismo congreso ha de ejercer en el distrito las atribuciones de Poder Legislativo de un estado, y para no privar á sus vecinos del derecho á obrar activamente en todos los asuntos de la federación, *las juntas electorales de todos los estados pueden nombrar para diputados y senador á los vecinos del distrito de la federación como (a) sus propios vecinos*" (DDF[a], p.61).	Gobierno del D. F.: extensión y ubicación territorial del D. F.	Gobierno federal: facultades del congreso Federalismo: constitución, concurrencia de facultades, funcionamiento del sistema federal y del modelo republicano de representación política en la capital Gobierno del D. F.: ciudadanía y derechos políticos Políticos: régimen político y democracia

[544] Véase DDF[a] *op. cit.*, p. 61.

Deliberación en el Congreso Constituyente de 1824

D) Propuesta para que los poderes federales se establezcan en la Ciudad de México (continúa la deliberación sostenida el 23 de octubre) [545]

Sesión: 28 de octubre de 1824 Deliberación: La comisión especial encargada de abrir dictamen para designar el lugar en que deben residir los supremos poderes de la federación, presenta sus conclusiones (continuación).		Objetos discursivos, naturaleza y tipo de argumentos	
Proponente Argumento	Oponente Contra/argumento	Proponente	Oponente
La comisión especial: "la comision presenta á la consideración del congreso las siguientes proposiciones. 1ª. El lugar que servirá de residencia á los supremos poderes de la federación conforme á la facultad 28ª. art. 5º de la constitución, será la ciudad de México. 2ª. Su distrito será el comprendido en un círculo cuyo centro sea la plaza mayor de esta ciudad y su radio de dos leguas" (continuación, DDF[a], p.61).	Ayuntamiento constitucional de México: "nuestra constitución autoriza al congreso general para que elija el lugar de la residencia de los supremos poderes […] [es un señalamiento exclusivo] de los congresos ordinarios […] que han de componerse de dos camaras de representantes […] el actual siendo un cuerpo indiviso, es claro que está fuera de sus atribuciones […] concluido el objeto de su reunion parece finalizaron con él sus facultades constitutivas […] [su facultad] nunca puede autorizar el despojo; y á la separación de México de su capital […] [Si se aprueba la propuesta de la comisión se] reduciría notablemente la [re] presentación política de los mexicanos, ó la haría por si misma nula privándolos de toda intervención é influjo en el gobierno, cuando todos los estados conservan á la par tan precioso derecho en toda plenitud. Esto sería dar un golpe mortal á la libertad é igualdad que se sanciona, y contrario al sistema adoptado. […] á merced de nuestras instituciones se debe renunciar á semejante idea. […] los poderes del estado de hecho no pueden salir de esta capital: las mísmas dificultades é inconvenientes que V. Sob. pulsó para no acceder á la traslacion de los supremos poderes, militan y subsisten en pie para que el estado lo verifiquen. [El Ayuntamiento propone que la decisión se reserve] para cuando estén recurridas las cámaras de representantes y senadores" (DDF[a], p.69-70)	Gobierno del D. F.: extensión y ubicación territorial del D. F.	Gobierno federal: facultades del congreso Federalismo: constitución, concurrencia de facultades, funcionamiento del sistema federal y del modelo republicano de representación política en la capital Gobierno del D. F.: ciudadanía y derechos políticos Políticos: régimen político y democracia

Deliberación en el Congreso Constituyente de 1824

E) Propuesta para que los poderes federales se establezcan en la Ciudad de México (continúa la deliberación sostenida del 28 de octubre) [546]

Sesión: 29 de octubre de 1824 Deliberación: La comisión especial encargada de abrir dictamen para	Objetos discursivos, naturaleza y tipo de argumentos

[545] Véase DDF[a], *op. cit*., pp. 61-70.
[546] Véase DDF[a] *ibid*, p. 73.

designar el lugar en que deben residir los supremos poderes de la federación, presenta sus conclusiones (continuación).			
Proponente Argumento	Oponente Contra/argumento	Proponente	Oponente
El Sr. [José María] Becerra: [representante de Veracruz] "lo que todos llevariamos con gusto seria que los supremos poderes se alojasen en las capitales de nuestros estados, permaneciendo los nuestros en ellas, observando el reglamento que se jusgase conveniente […] lo contrario seria una iniquidad. En las naciones se acostumbra por derecho de gentes contener á la que se eccede hasta con la desmembración de territorio, pero este derecho no se estiende sino á lo necesario para la felicidad comun; y para la nuestra ya hemos visto que no se necesita mas que un reglamento." (DDF[a], p.73)		Federalismo: constitución, concurrencia de facultades, funcionamiento del sistema federal y del modelo republicano de representación política en la capital, análisis comparativo del sistema político Gobierno del D. F.: ciudadanía y derechos políticos.	

Deliberación en el Congreso Constituyente de 1824

F) Propuesta para que los congresos locales manifiesten su postura con respecto a la creación del Distrito Federal (17 de mayo de 1825) [547]

Sesión extraordinaria: 17 de mayo de 1825 Deliberación: Propuesta para que no se discuta el dictamen pendiente de la comisión especial sobre el Distrito Federal, sin consultar y recibir el voto de las legislaturas estatales		Objetos discursivos, naturaleza y tipo de argumentos	
Proponente Argumento	Oponente Contra/argumento	Proponente	Oponente
La comisión especial: "la comision presenta á la consideración del congreso las siguientes proposiciones. 1ª. El lugar que servirá de residencia á los supremos poderes de la federación conforme á la facultad 28ª. art. 5º de la constitución, será la ciudad de México. 2ª. Su distrito será el comprendido en un círculo cuyo centro sea la plaza mayor de esta	El Sr. Mora [¿Ignacio de Mora y Villamil, representante de Guanajuato?] "pedimos al congreso […] para que no se procesa á discutir el dictámen pendiente sobre el distrito federal: primero, sin oir préviamente el voto de las legislaturas de los estados. Segundo, […] [se] consulte el modo de arreglar el ejercicio de los derechos políticos de los habitantes del pretendido distrito […] porque al quitarle al de México su capital, se debilita la fuerza de todos los estados juntos, aumentandose por otro lado al gobierno central […] [es] preciso que los [habitantes de la ciudad de México] ejerciten estos mismos derechos que los	Gobierno del D. F.: extensión y ubicación territorial del D. F.	Gobierno federal: facultades del congreso Federalismo: constitución, concurrencia de facultades, funcionamiento del sistema federal y del modelo republicano de representación política en la capital

[547] Véase DDF[a] *op. cit*., pp. 61-79.

ciudad y su radio de dos leguas" (continuación, DDF[a], p.61).	demas ciudadanos, y que si bajo el pretesto de conveniencia pública se decreta que una parte de la población tan considerable como esta deje de ejercer sus derechos políticos […] la legislatura de México […] pide á la camara declare previamente los derechos (políticos), porque dejando esta resolución para (después) nunca llegara a conseguirse" (DDF[a], p. 77-79).		Gobierno del D. F. : ciudadanía y derechos políticos Políticos: régimen político y democracia
Proponente Argumento	Oponente Contra/argumento	Proponente	Oponente
La comisión especial: "la comision presenta á la consideración del congreso las siguientes proposiciones. 1ª. El lugar que servirá de residencia á los supremos poderes de la federación conforme á la facultad 28ª. art. 5º de la constitución, será la ciudad de México. 2ª. Su distrito será el comprendido en un círculo cuyo centro sea la plaza mayor de esta ciudad y su radio de dos leguas" (continuación, DDF[a], p.61)	El Sr. Nájera: "no solo el estado de México que con su desmembración de su capital queda reducido á la nulidad, sino aun todos los demas estados se perderán de vista ante el poder supremo de la república que será formidable: que la declaración de distrito federal que se ha hecho de esta ciudad, es por tanto contraria al espíritu de la constitución " (DDF[a], p. 78)	Gobierno del D.F: extensión y ubicación territorial del D. F.	Gobierno federal: facultades del congreso Federalismo: constitución, concurrencia de facultades, funcionamiento del sistema federal y del modelo republicano de representación política en la capital Políticos: régimen político y democracia

Apéndice 1

Argumentos	Naturaleza de los argumentos en la deliberación legislativa (incluidos en las tablas A-F) Congreso Constituyente de 1824	Número de iteraciones en el discurso	Porcentajes %		
a	Gestión del gobierno federal	5	7.6		
b	Recursos financieros y hacendarios del gobierno federal	4	6.1		
c	Seguridad Nacional y Milicia	1	1.5		
d	Facultades del Congreso (ordinario y constituyente)	5	7.6		
e	Constitución, concurrencia de facultades: Federación, estados y municipios	10	15.2		
f	Régimen político y democracia	5	7.6		
g	Estabilidad política y social	2	3.0	Sin relación D.F.	
h	Medios y vías de comunicación	3	4.5	Núm.	%
i	Funcionamiento del sistema federal y del modelo republicano de representación política en la capital	8	12.1	43	65
j	Concentración del poder político en el D.F.	1	1.5		
k	Concentración de riqueza económica en el D.F.	5	7.6		
l	Propuestas para trasladar de lugar al D.F.	3	4.5		
m	Densidad poblacional en el D.F.	2	3.0		
n	Extensión y ubicación territorial del D.F.	2	3.0		
o	Actividad productiva y comercial en el D.F.	5	7.6		
p	Estructura y funcionamiento del gobierno del D.F.	0	0.0		
q	Ciudadanía y derechos políticos en el D.F.	4	6.1	Con relación D.F.	
r	Desarrollo cultural e intelectual en el D.F.	1	1.5	Núm.	%
s	Hábitos y costumbres en el D.F.	0	0.0	23	35
		66	100.0		

Congreso Constituyente de 1824 Argumentos no vinculados al DF Tablas A-F (iteraciones, argumentos a-i)
43
65%

Congreso Constituyente de 1824 Argumentos referidos al DF Tablas A-F (iteraciones, argumentos j-s)
23
35%

Congreso Constituyente de 1824 Jerarquía iterativa		
Argumentos	Agrupación	Porcentaje
a:GGF	III	7.6
b: RFHGF	IV	6.1
c: SNM	VII	1.5
d:Congreso	III	7.6
e:CFEM	I	15.2
f: RPD	III	7.6
g: EPS	VI	3.0
h: MVC	V	4.5
i:FSFyMRC	II	12.1
j:CPPDF	VII	1.5
k:CREDF	III	7.6
l:PTLDF	V	4.5
m:DPDF	VI	3.0
n:EUTDF	VI	3.0
o:APCDF	III	7.6
P:EFGDF	VIII	0.0
q:CDPDF	IV	6.1
r:DCIDF	VII	1.5
s:HCDF	VIII	0.0

Tablas G-J

Deliberación en el Congreso Constituyente de 1856-1857[548]
G) La traslación del Distrito Federal a Querétaro y la creación del estado del Valle de México[549]

Sesión: 10 de diciembre de 1856 Deliberación: La comisión encargada presenta el artículo 50 para su discusión, se enumeran las entidades federativas que conforman a la nación, además que el Distrito Federal se establezca en Querétaro y se erija el estado del Valle de México		Objetos discursivos, naturaleza y tipo de argumentos	
Proponente Argumento	Oponente Contra/argumento	Proponente	Oponente
La comisión: "Son partes integrantes los Estados de Aguascalientes, Chiapas, Chihuahua, […] Valle de México […], el Distrito Federal, que se establecerá en Querétaro […] La comisión […] somete al debate la idea de que el Territorio que actualmente comprende el Distrito Federal se erija en Estado luego que deje de ser residencia de los supremos poderes" (DDF[b], 1992:7; Zarco, 1956:1097,1098).	El Sr. [Ignacio] Ramírez: [representante de Sinaloa][550] "Si se comprende bien cuáles son las funciones de uno otro poder, se verá que es imposible que se choquen. El Gobierno general puede muy bien […] ejercer todas las atribuciones que le encomienda la Constitución. Ningún inconveniente hay en que los poderes locales queden enteramente libres para ejercer sus funciones […] Querétaro creyó ver un beneficio en la traslación de los supremos poderes; pero, luego que supo que iba a perder su libertad y su independencia, consideró la medida como una verdadera calamidad […] el Congreso no tiene facultad para atacar la soberanía de los Estados" (DDF[b], 1992:10-11; Zarco, 1956:1106).	Federalismo: constitución, concurrencia de facultades, funcionamiento del sistema federal y del modelo republicano de representación política en la capital Gobierno del D.F: propuesta para trasladarlo de lugar, extensión y ubicación territorial del D. F.	Federalismo: constitución, concurrencia de facultades, funcionamiento del sistema federal y del modelo republicano de representación política en la capital Gobierno federal: gestión, facultades del congreso Políticos: régimen político y democracia
Proponente Argumento	Oponente Contra/argumento	Proponente	Oponente
El Sr. [Francisco] Zarco: [representante de Durango] "si el Congreso ha reconocido		Gobierno federal: facultades del congreso	

[548] La trascripción de las tablas se realizo de la misma manera que los argumentos de la Constitución de 1824, procuró respetar la redacción de los documentos originales (facsímiles), así buscamos dar objetividad al estudio. Véase Francisco Zarco, *Historia del Congreso Extraordinario Constituyente (1856-1857)*, México, COLMEX, 1956; DDF[b], *DDF [b] de la Reforma Política de la Ciudad de México*. *Debates Legislativos 1857*, México, DDF, 1992.
[549] Véase Francisco Zarco, *ibid*, pp. 1097-1108 y, DDF[b], *ibid*, pp. 7-11.
[550] Los nombres completos de los legisladores constituyentes de 1856-1857 y sus lugares de origen, fueron extraídos de los libros Horacio Labastida, *Reforma y república restaurada*. *Documentos para la historia de México*, México, Miguel Ángel Porrúa, 1995, pp. 233-237 y, DDF[b], *ibid*, pp. 7-38.

los legítimos e incuestionables derechos del pueblo del Distrito a tener un gobierno propio y a existir como Estado de la federación, debe acompañarse en que la declaración que acaba de hacer sea una verdad práctica y no una vana promesa que sólo sirva para crear dificultades. La condición que retarda al Distrito su erección en Estado sólo tiende a nulificar el acuerdo del Congreso" (DDF[b], 1992:8; Zarco, 1956:1104).		Federalismo: constitución, concurrencia de facultades Gobierno del D.F: ciudadanía y derechos políticos Políticos: régimen político y democracia	
Proponente Argumento	Oponente Contra/argumento	Proponente	Oponente
El Sr. [Espiridión] Moreno: [representante de Jalisco] "combinar la existencia del Estado del Valle con la estancia de los poderes supremos en la ciudad de México […] es enteramente imposible […] Conviene, pues, que el Gobierno abandone esta atmósfera corrompida, que salga a mudar temperamento y a respirar aires más puros" (DDF[b], 1992:8; Zarco, 1956:1107).		Federalismo: constitución, concurrencia de facultades, funcionamiento del sistema federal y del modelo republicano de representación política en la capital Gobierno federal: gestión, corrupción Sociales: hábitos y costumbres en el D.F.	
Proponente Argumento	Oponente Contra/argumento	Proponente	Proponente
El Sr. [Guillermo] Prieto: [representante de Puebla] "los derechos no se proclaman con condiciones y porque la rectitud del Congreso no pude querer imponer una especie de pena a la población de [la ciudad de] México, mientras, por estas o aquellas causas residan aquí los poderes de la federación. Si tal se hiciere, se excitaría al Distrito a la rebelión para reivindicar sus derechos […] Retardar la erección del Estado del Valle [de México] es conculcar el principio federativo, es violentar la misma Constitución, es incurrir en		Gobierno del D. F.: ciudadanía y derechos políticos Políticos: régimen político y democracia, estabilidad política y social Gobierno federal: facultades del congreso Federalismo: constitución, concurrencia de facultades, funcionamiento del	

una monstruosa inconsecuencia" (DDF[b], 1992:11; Zarco, 1956:1107-1108).		sistema federal y del modelo republicano de representación política en la capital	

Deliberación en el Congreso Constituyente de 1856-1857

H) La traslación del Distrito Federal a Querétaro[551]

Sesión: 11 de diciembre de 1856 Deliberación: La comisión de División Territorial propuso que el Distrito Federal se estableciera en Querétaro		Objetos discursivos, naturaleza y tipo de argumentos	
Proponente Argumento	Oponente Contra/argumento	Proponente	Oponente
La comisión de División Territorial puso a discusión el artículo referente a que el Distrito Federal se estableciera en Querétaro (DDF[b], 1992:13; Zarco, 1956:1110).	El Sr. [José María] Mata: [representante de Veracruz] "bastan unas diez millas cuadradas para la residencia del Gobierno general […] no corresponde al Congreso Constituyente, sino a los constitucionales, resolver esta cuestión […] Querétaro no es el punto más a propósito" (DDF[b], 1992:13; Zarco, 1956:1110).	Gobierno del D. F.: propuesta para trasladarlo de lugar, extensión y ubicación territorial del D. F.	Gobierno del D. F.: propuesta para trasladarlo de lugar, extensión y ubicación territorial del D. F. Federalismo: constitución, concurrencia de facultades Gobierno federal: facultades del congreso, gestión
Proponente Argumento	Oponente Contra/argumento	Proponente	Oponente
El Sr. [Espiridión] Moreno: [representante de Jalisco] En la ciudad de México "reinan las malas costumbres, aquí no hay ni rastro de virtudes, [se] anhela por los tiempos de Felipe II y hay necesidad imperiosa de sacar de aquí al Gobierno porque en otras partes hay menos influencias maléficas Aquí los hombres se afeminan porque hay riqueza, porque hay abundancia, porque hay agiotistas y […] sobran recursos […] Es preciso llegar al Gobierno lejos, muy lejos de este foco de corrupción"	El Sr. [Francisco] Zarco: [representante de Durango] [La comisión estaba encargada sólo] de proponer una nueva división territorial […], no estaba en sus atribuciones resolver la cuestión política y administrativa sobre la residencia de los supremos poderes […] los Congresos Constitucionales deben tener la facultad de fijar y cambiar la residencia del Gobierno de la Unión […] los hombres honrados lo serán en todas partes, y que la ciudad de México no es responsable de las inepcias ni de los escándalos de los malos gobernantes" (DDF[b], 1992:14-16; Zarco, 1956:1111-1114).	Gobierno federal: recursos financieros y hacendarios, gestión, corrupción Económicos: actividad productiva y comercial, riqueza económica Gobierno del D.F: propuesta para trasladarlo de lugar, estructura y funcionamiento del gobierno Sociales: hábitos	Federalismo: constitución, concurrencia de facultades Gobierno federal: gestión, corrupción, facultades del congreso Gobierno del D.F: estructura y funcionamiento del gobierno Sociales: hábitos y costumbres

[551] Véase Francisco Zarco, *op. cit.*, pp. 1010-1114 y; DDF[b], *op. cit.*, pp. 13-16.

(DDF[b], 1992:14; Zarco, 1956:1111).		y costumbres	

Deliberación en el Congreso Constituyente de 1856-1857

I) La traslación del Distrito Federal a una ciudad central (Aguascalientes) [552]

Sesión: 3 de enero de 1857 Deliberación: La comisión de División Territorial propuso que los poderes federales radicaran en una ciudad central (Aguascalientes)		Objetos discursivos, naturaleza y tipo de argumentos	
Proponente Argumento	Oponente Contra/argumento	Proponente	Oponente
La comisión de División Territorial: "La traslación de los supremos poderes de la República á una ciudad central de ésta […] se ha decidido […] trasladar fuera de esta capital á los supremos poderes: así lo atestiguan la erección del Estado del Valle […] En cuanto á establecer el distrito federal en la ciudad de Aguascalientes, la comisión está de acuerdo con esta idea, por creerla conveniente, geográfica y políticamente hablando. [El sitio representa] un punto de union donde se coordinen los intereses de los diferentes estados que forman la federación mexicana […] la ecsistencia de los supremos poderes de la Union es incompatible con la de los Estados donde residan, y que por lo mismo es preciso señalar á aquellos un lugar exclusivo para su residencia" (DDF[b], 1992:24-25; Zarco, 1956:1177-1179).	El Sr. [Antonio] Aguado [representante de Guanajuato] La propuesta de la comisión "coarta las facultades de los congresos constitucionales, […] la mayoría de la comisión no alega ningún fundamento para probar que esta atribución corresponde al actual congreso" (DDF[b], 1992:26; Zarco, 1956:1180).	Gobierno del D.F: propuesta para trasladarlo de lugar Federalismo: constitución, concurrencia de facultades, funcionamiento del sistema federal y del modelo republicano de representación política en la capital Gobierno Federal: gestión	Federalismo: constitución, concurrencia de facultades Gobierno Federal: facultades del congreso

[552] Véase Francisco Zarco, *op. cit.*, pp. 1077-1180 y; DDF[b], *op. cit.*, pp. 24-26.

Deliberación en el Congreso Constituyente de 1856-1857

J) La residencia y gobierno del Distrito Federal y la erección del estado del Valle de México[553]

Sesión permanente: 28 al 31 de enero de 1857 Deliberación: El gobierno del Distrito Federal y los derechos políticos de sus habitantes		Objetos discursivos, naturaleza y tipo de argumentos	
Proponente Argumento	Oponente Contra/argumento	Proponente	Oponente
La comisión: La comisión de Constitución "entre las facultades del Congreso de la Unión, esté la de arreglar el régimen interior del Distrito y Territorios en lo político y en lo judicial, reservándose al pueblo la organización municipal: […] el derecho que la Constitución otorga al pueblo del Distrito y Territorios, de nombrar sus autoridades políticas y municipales" (DDF[b], 1992:32; Zarco, 1956:1238-1239).	El Sr. [Guillermo] Prieto: [representante de Puebla] "están pendientes las adiciones relativas á los derechos [políticos de los habitantes] del Distrito […] El Congreso [constituyente] debe detenerse ánte el riesgo de cometer una injusticia, no ya contra población tan numerosa, sino aun contra un solo ciudadano. Cuando se salvan los trámites casi siempre se atropellan los derechos y se comenten iniquidades" (DDF[b], 1992:31-32; Zarco, 1956:1235-1237).	Gobierno Federal: facultades del congreso Federalismo: constitución, concurrencia de facultades, funcionamiento del sistema federal y del modelo republicano de representación política en la capital Gobierno del D.F: ciudadanía y derechos políticos, estructura y funcionamiento del gobierno Políticos: régimen político y democracia	Gobierno Federal: facultades del congreso Federalismo: constitución, concurrencia de facultades, funcionamiento del sistema federal y del modelo republicano de representación política en la capital Gobierno del D.F: ciudadanía y derechos políticos, estructura y funcionamiento del gobierno Sociales: densidad poblacional
Proponente Argumento	Oponente Contra/argumento	Proponente	Oponente
El Sr. [José María] Mata: [representante de Veracruz] "la organización municipal en manos del pueblo, basta para asegurar la libertad local y la buena administración de las rentas […] sobran motivos para esperar [que el gobierno local] sea democrático y arreglado á los principios de la Constitucion. La comision ha querido asegurar al distrito la libertad municipal, ya que el congreso ha creido imposible que ecsistan á la vez en	El Sr. [Ignacio] Ramírez: [representante de Sinaloa] "el dictamen [consuma] el despojo de todos los derechos, privándolo [a los habitantes del Distrito Federal] de elegir gobernador y una asamblea que intervenga en su régimen interior, y arrebatándole sus rentas" (DDF[b], 1992:32-33; Zarco, 1956:1239).	Gobierno del D.F: ciudadanía y derechos políticos, estructura y funcionamiento del gobierno Políticos: régimen político y democracia Federalismo: constitución, concurrencia de	Gobierno del D.F: ciudadanía y derechos políticos, estructura y funcionamiento del gobierno Políticos: régimen político y democracia Gobierno federal: gestión,

[553] Véase Francisco Zarco, *op. cit.*, pp. 1235-1256 y; DDF[b], *op. cit.*, pp. 31-38.

un mismo punto los poderes de la Union y los de un Estado" (DDF[b], 1992:33; Zarco, 1956:1239).		facultades, funcionamiento del sistema federal y del modelo republicano de representación política en la capital Gobierno federal: gestión, recursos financieros y hacendarios	recursos financieros y hacendarios
Proponente Argumento	Oponente Contra/argumento	Proponente	Oponente
El Sr. [Epiridión] Moreno: [representante de Jalisco] El Distrito Federal "no tiene por qué quejarse de desigualdad. Cuando sea Estado tendrá los mismos derechos, la misma organización que los demás Estados; pero entre tanto, es imposible que aquí subsistan uno frente a otro el poder local y el poder general. […] [el] Estado de Jalisco […] no quiere el ensanche del Distrito, que es ya demasiado poderoso" (DDF[b], 1992:35; Zarco, 1956:1241).	El Sr. [Francisco] Bauet: [representante de Puebla] "La redacción del artículo es poco clara […]; y como el pueblo no ha de tener legislatura, o una asamblea por su régimen interior, resulta que es ilusoria la reserva que se le hace de su organización municipal, pues en realidad no tiene medios para arreglarla [No existe] razón en privar al distrito de un gobierno propio, ni someter asuntos interiores de una localidad a los poderes de la Union, que según el principio federativo, no debe tener incumbencia" (DDF[b], 1992:33; Zarco, 1956:1240).	Federalismo: constitución, concurrencia de facultades, funcionamiento del sistema federal y del modelo republicano de representación política en la capital Gobierno del D.F: ciudadanía y derechos políticos, estructura y funcionamiento del gobierno, concentración del poder político Políticos: régimen político y democracia	Federalismo: constitución, concurrencia de facultades, funcionamiento del sistema federal y del modelo republicano de representación política en la capital Gobierno del D.F: ciudadanía y derechos políticos, estructura y funcionamiento del gobierno Políticos: régimen político y democracia Gobierno Federal: gestión.
Proponente Argumento	Oponente Contra/argumento	Proponente	Oponente
El Sr. Ramírez:[554] Afirma que "donde reside el gobierno de la Unión, no pueden tener los ciudadanos autoridades propias ni derechos políticos, es menos malo que el lugar sacrificado sea el mas corto posible y que se busque un pueblo	El Sr. [Francisco] Zarco: [representante de Durango] Con respecto al Distrito Federal "se proclaman sus derechos, pero con plazo, con condiciones, de tal manera, que la proclamacion es una burla sangrienta, una	Políticos: régimen político y democracia Federalismo: constitución, concurrencia de facultades,	Gobierno del D.F: ciudadanía y derechos políticos, estructura y funcionamiento del gobierno

[554] Para aclaración acerca del apellido de este legislador, ver el apartado de la sesiones del 28 al 31 de enero de 1857 (Nexo 2, Tabla J).

que sus intereses materiales pueda recibir algun beneficio de la residencia del gobierno" (DDF[b], 1992:36-37; Zarco, 1956:1243).	inhumana ironía, una Constitucion idilio, una (Constitución) novela […] Pide autoridades propias, organización que convenga á sus necesidades, y se le concede el gran favor de que nombre á sus ayuntamientos!" (DDF[b], 1992:38; Zarco, 1956:1254-1256).	funcionamiento del sistema federal y del modelo republicano de representación política en la capital Gobierno del D.F: ciudadanía y derechos políticos, estructura y funcionamiento del gobierno	Federalismo: constitución, concurrencia de facultades, funcionamiento del sistema federal y del modelo republicano de representación política en la capital

Apéndice 2

Argumentos	Naturaleza de los argumentos en la deliberación legislativa (incluidos en las tablas G-J) Congreso Constituyente de 1857	Número de reiteraciones en el discurso	Porcentajes		
a	Gestión del gobierno federal	8	12.3		
b	Recursos financieros y hacendarios del gobierno federal	1	1.5		
c	Seguridad Nacional y Milicia	0	0.0		
d	Facultades del Congreso (ordinario y constituyente)	7	10.8		
e	Constitución, concurrencia de facultades: Federación, estados y municipios	13	20.0		
f	Régimen político y democracia	3	4.6		
g	Estabilidad política y social	1	1.5	Sin relación D.F.	
h	Medios y vías de comunicación	1	1.5	Núm.	%
i	Funcionamiento del sistema federal y del modelo republicano de representación política en la capital	10	15.4	44.0	67.7
j	Concentración del poder político en el D.F.	1	1.5		
k	Concentración de riqueza económica en el D.F.	1	1.5		
l	Propuestas para trasladar de lugar al D.F.	3	4.6		
m	Equilibrio entre geografía y demografía en el D.F.	0	0.0		
n	Ubicación y extensión territorial del D.F.	1	1.5		
o	Actividad comercial y productiva en el D.F.	0	0.0		
p	Estructura y funcionamiento del gobierno del D.F.	6	9.2		
q	Ciudadanía y derechos políticos en el D.F.	6	9.2	Con relación D.F.	
r	Desarrollo cultural e intelectual en el D.F.	0	0.0	Núm.	%
s	Hábitos y costumbres en el D.F.	3	4.6	21.0	32.3
		65	100.0		

Congreso Constituyente de 1857 Argumentos vinculados al DF Tablas G-J (iteraciones, argumentos j-s)	Congreso Constituyente de 1857 Argumentos no referidos al DF Tablas G-J (iteraciones, argumentos a-i)
21	44
32.3%	67.7%

Congreso Constituyente de 1857 Jerarquía iterativa		
Argumentos	Agrupación	Porcentaje
a:GGF	IV	12.3
b: RFHGF	VII	1.5
c: SNM	IX	0.0
d:Congreso	V	10.8
e:CFEM	I	20.0
f: RPD	IV	4.6
g: EPS	VIII	1.5
h: MVC	IX	1.5
i:FSFyMRC	II	15.4
j:CPPDF	VIII	1.5
k:CREDF	IX	1.5
l:PTLDF	VI	4.6
m:DPDF	VIII	0.0
n:EUTDF	VII	1.5
o:APCDF	IX	0.0
P:EFGDF	III	9.2
q:CDPDF	III	9.2
r:DCIDF	IX	0.0
s:HCDF	VII	4.6

Tablas K y L

Deliberación en el Congreso Constituyente de 1917

K) Propuesta para que el Congreso cambie la residencia de los poderes federales y los poderes federales sean gobierno en el D.F. (Artículo 73, Fracción V y VI).[555]

Sesión: 8 y 13 de enero de 1917.[556] Deliberación: La comisión presenta su dictamen acerca del artículo 73 constitucional y sus fracciones		Objetos discursivos, naturaleza y tipo de argumentos	
Proponente Argumento	Oponente Contra/argumento	Proponente	Oponente
La comisión: [8 de enero] "Artículo 73. El Congreso tiene facultad: […] V. Para cambiar la residencia de los supremos poderes de la Federación (DDF[c], 1992:7; HCDD, 2006:168)".	Diputado Heriberto Jara:[557] [representante de Veracruz] [13 de enero] "en contra del dictamen El dictamen en cuestión dice así: 'II. Cada municipalidad estará a cargo de un Ayuntamiento de elección popular directa, hecha excepción de la municipalidad de México, la que estará a cargo del número de comisionados que determine la ley.' No encuentro razón fundamental para sustraer a la municipalidad de [la ciudad de] México del régimen establecido para las demás municipalidades de la República (DDF[c], 1992:9; HCDD, 2006:265-266)".	Federalismo: constitución; concurrencia de facultades Gobierno federal: facultades del congreso	Federalismo: constitución; concurrencia de facultades; funcionamiento del sistema federal y del modelo republicano de representación política en la capital Gobierno federal: facultades del congreso Gobierno del D.F: ciudadanía y derechos políticos; estructura y funcionamiento del gobierno Políticos: régimen político y democracia

[555] La trascripción plasmada en las tablas, lo mismo que hicimos al analizar las constituciones de 1824 y 1857, procura respetar la redacción de los documentos originales (facsímiles). Véase HCDD, *Diario de los Debates de la H. Cámara de Diputados 1916-1994*, (Disco 1, noviembre de 1916 a agosto de 1952), México, Cámara de Diputados, LV Legislatura, Comité de Biblioteca, 2006 y, DDF [c], *Cuadernos de la Reforma Política de la Ciudad de México*. *Debates Legislativos 1917*. México, DDF, 1992.

[556] Por la brevedad de los argumentos, se incluyen excepcionalmente dos posturas dentro de un mismo cuadro.

[557] Los nombres completos de los legisladores constituyentes de 1916 y sus lugares de origen, fueron tomados de Oscar Castañeda Batres, *Revolución Mexicana y Constitución de 1917 1876-1938. Documentos para la Historia del México Independiente*, México, Miguel Ángel Porrúa, 1995, pp. 408-416.

Deliberación en el Congreso Constituyente de 1917

L) Que el Congreso pueda cambiar la residencia de los poderes federales y los poderes federales sean gobierno en el D. F. (Artículo 73, Fracción V y VI).[558]

Sesión: 14 de enero de 1917 Deliberación: La comisión presenta su dictamen acerca del artículo 73 constitucional y sus fracciones (continúa la deliberación del 13 de enero)		Objetos discursivos, naturaleza y tipo de argumentos	
Proponente Argumento	Oponente Contra/argumento	Proponente	Oponente
La comisión: Desglosa la fracción VI del artículo 73 constitucional "1a. El Distrito Federal y los Territorios se dividirán en municipalidades […] 2a. Cada Municipio estará a cargo de un Ayuntamiento [excepto] la municipalidad de México […] 3a. El Gobierno del Distrito Federal […] estará a cargo de un gobernador, que dependerá directamente del presidente de la República […] Tanto el gobernador […] y los comisionados a cuyo cargo esté la administración […] serán nombrados y removidos libremente por el presidente de la República (DDF[c], 1992:11; HCDD, 2006:289)".	El C. [Heriberto] Jara: [representante de Veracruz] "entonces admitiríamos también que las disposiciones municipales no pueden existir en donde residen los poderes de un Estado, porque existe la misma proporción […] están en igual proporción que los poderes municipales en relación con los federales de la ciudad de México. No hay por qué temer que exista un conflicto […] El respeto para las pequeñas instituciones de parte de las grandes es lo que debe sentarse aquí […] El deseo de centralizar ha hecho que la ciudad de México vaya perdiendo poco a poco su autonomía como Municipio Libre […] no considero que sea justo, que sea razonable la determinación de segregar a la ciudad de México […] invito en nombre de la democracia y de la justicia votemos en contra [de la fracción VI] (DDF[c], 1992:12-14; HCDD, 2006:290)".	Federalismo: constitución; concurrencia de facultades Gobierno del D.F: estructura y funcionamiento del gobierno	Federalismo: constitución; concurrencia de facultades; funcionamiento del sistema federal y del modelo republicano de representación política en la capital Gobierno del D.F: estructura y funcionamiento del gobierno Políticos: régimen político y democracia; centralización del poder político
Proponente Argumento	Oponente Contra/argumento	Proponente	Oponente
El C. [Paulino] Machorro Narváez: [representante de Jalisco] Si se permite el ejercicio del Municipio Libre en la ciudad de México, entonces "los poderes federales tendrían […] que estar sometidos a éste, lo que sería denigrante […] los poderes federales [quedarían] en ridículo […]	El C. [Rafael] Martínez de Escobar: [representante de Tabasco] La propuesta por desaparecer el Ayuntamiento de la ciudad de México responde a "una razón política […] para que no exista un verdadero Ayuntamiento en la ciudad de México y para que los miembros que lo integren no sean electos popularmente, […] [para solucionar el problema es]	Federalismo: constitución; concurrencia de facultades; funcionamiento del sistema federal y del modelo republicano de representación política en la capital	Políticos: régimen político y democracia; centralización del poder político Federalismo: constitución; concurrencia de facultades; funcionamiento del sistema federal y

[558] Véase HCDD, *op. cit*. y; DDF [c], *op. cit*.

[por ejemplo, si las fuerzas armadas locales dependieran] del Municipio Libre [de la ciudad de México], [esto] pondría en un verdadero conflicto al presidente de la República […] [por tanto, es necesaria] la completa independencia que deben tener los poderes federales (DDF[c], 1992:12; Diario, 2006:289-290)".	cuestión de reglamentación ver cómo se hace para que el Ayuntamiento pueda subsistir, para que pueda procurarse todos los elementos necesarios para su existencia y vigoroso desarrollo […] es necesario que sobre esa libertad se edifique nuestro sistema de Gobierno y de Constitución, nuestro gran edificio republicano, democrático representativo, que debe tener ese fundamento como vida, luz y calor. En la ciudad de México no es posible que el pueblo deje de ejercer su soberanía (DDF[c], 1992:18-21; HCDD, 2006:294-296)".	Gobierno del D.F: estructura y funcionamiento del gobierno Gobierno federal: gestión Políticos: régimen político y democracia; centralización del poder político	del modelo republicano de representación política en la capital Gobierno del D.F: ciudadanía y derechos políticos; estructura y funcionamiento del gobierno
Proponente Argumento	Oponente Contra/argumento	Proponente	Oponente
El C. [Félix F.] Palavicini: [representante del Distrito Federal] "El tema que se está tratando no es para saber si se afecta a la democracia, sino si puede haber un verdadero funcionamiento democrático en un Municipio como el de la ciudad de México; […] no es una ciudad autónoma ni nada, vive de los recursos de la Federación […] Los poderes federales exigen para su propio decoro tener una ciudad sana, limpia y bien alumbrada […] en la ciudad de México, hay una serie inconcebible de autoridades, constantemente en desacuerdo […] El comandante militar, el gobernador del Distrito y el presidente municipal están siempre en México con una serie de dificultades de jurisdicción […] Es a los representantes de la República a quienes les toca exclusivamente controlar los intereses de una ciudad donde residen los poderes federales, y es a los poderes federales a quienes les toca		Federalismo: constitución; concurrencia de facultades; funcionamiento del sistema federal y del modelo republicano de representación política en la capital Gobierno del D.F: estructura y funcionamiento del gobierno Gobierno federal: gestión; facultades del congreso; recursos financieros y hacendarios Sociales: hábitos y costumbres Políticos: régimen político y democracia; centralización del poder	

316

designar autoridades, para que respeten su poder y para que [los poderes federales] no dependan de una autoridad municipal (DDF[c], 1992:14-17; HCDD, 2006:291-293)".		político	

Apéndice 3

Argumentos	Naturaleza de los argumentos en la deliberación legislativa (incluidos en las tablas K-L) Congreso Constituyente de 1917	Número de reiteraciones en el discurso	Porcentajes		
a	Gestión del gobierno federal	3	11.1		
b	Recursos financieros y hacendarios del gobierno federal	1	3.7		
c	Seguridad Nacional y Milicia	0	0.0		
d	Facultades del Congreso (ordinario y constituyente)	2	7.4		
e	Constitución, concurrencia de facultades: Federación, estados y municipios	6	22.2		
f	Régimen político y democracia	3	11.1		
g	Estabilidad política y social	0	0.0	Sin relación D.F.	
h	Medios y vías de comunicación	0	0.0	Núm.	%
i	Funcionamiento del sistema federal y del modelo republicano de representación política en la capital	4	14.8	19.0	70.4
j	Concentración del poder político en el D.F.	3	11.1		
k	Concentración de riqueza económica en el D.F.	0	0.0		
l	Propuestas para trasladar de lugar al D.F.	0	0.0		
m	Densidad poblacional en el D.F.	0	0.0		
n	Ubicación y extensión territorial del D.F.	0	0.0		
o	Actividad comercial y productiva en el D.F.	0	0.0		
p	Estructura y funcionamiento del gobierno del D.F.	4	14.8		
q	Ciudadanía y derechos políticos en el D.F.	1	3.7	Con relación D.F.	
r	Desarrollo cultural e intelectual en el D.F.	0	0.0	Núm.	%
s	Hábitos y costumbres en el D.F.	0	0.0	8.0	29.6
		27	100.0		

Congreso Constituyente de 1917 Argumentos vinculados al DF Tablas k-l (iteraciones, argumentos j-s)	Congreso Constituyente de 1917 Argumentos no referidos al DF Tablas k-l (iteraciones, argumentos a-i)
8	19
29.6%	70.4%

318

Congreso Constituyente de 1917 Jerarquía iterativa		
Argumentos	Agrupación	Porcentaje
a:GGF	IV	11.1
b: RFHGF	VII	3.7
c: SNM	IX	0.0
d:Congreso	V	7.4
e:CFEM	I	22.2
f: RPD	IV	11.1
g: EPS	VIII	0.0
h: MVC	IX	0.0
i:FSFyMRRC	II	14.8
j:CPPDF	VIII	11.1
k:CREDF	IX	0.0
l:PTLDF	VI	0.0
m:DPDF	VIII	0.0
n:EUTDF	VII	0.0
o:APCDF	IX	0.0
P:EFGDF	III	14.8
q:CDPDF	III	3.7
r:DCIDF	IX	0.0
s:HCDF	VII	0.0

Apéndice 3b

Número de iteraciones en el discurso	Agrupación de argumentos alusivos en la deliberación legislativa (incluidos en las tablas A-L) Congresos Constituyentes de 1824, 1857 y 1917	Porcentajes
16	a:GGF	10.1
6	b: RFHGF	3.8
1	c: SNM	0.6
14	d:Congreso	8.9
29	e:CFEM	18.4
11	f: RPD	7.0
3	g: EPS	1.9
4	h: MVC	2.5
22	i:FSFyMRC	13.9
5	j:CPPDF	3.2
6	k:CREDF	3.8
6	l:PTLDF	3.8
2	m:EGDDF	1.3
3	n:UETDF	1.9
5	o:ACPDF	3.2
10	P:EFGDF	6.3
11	q:CDPDF	7.0
1	r:DCIDF	0.6
3	s:HCDF	1.9
158	Totales	100.0

Sin relación D.F.	
Núm.	%
106	67.1

Con relación D.F.	
Núm.	%
52	32.9

Congresos Constituyentes de 1824, 1857 y 1917 Argumentos Vinculados al DF Tablas A-l (iteraciones, argumentos j-s)	Congresos Constituyentes de 1824, 1857 y 1917 Argumentos no referidos al DF Tablas A-l (iteraciones, argumentos a-i)
52	106
32.9%	67.1%

Apéndice 3C

Iteraciones en 1824	
a:GGF	5
b: RFHGF	4
c: SNM	1
d:Congreso	5
e:CFEM	10
f: RPD	5
g: EPS	2
h: MVC	3
i: FSFyMRRC	8
j:CPPDF	1
k:CREDF	5
l:PTLDF	3
m:DPDF	2
n:EUTDF	2
o:APCDF	5
P:EFGDF	0
q:CDPDF	4
r:DCIDF	1
s:HCDF	0
	66

Iteraciones en 1857	
a:GGF	8
b: RFHGF	1
c: SNM	0
d:Congreso	7
e:CFEM	13
f: RPD	3
g: EPS	1
h: MVC	1
i: FSFyMRRC	10
j:CPPDF	1
k:CREDF	1
l:PTLDF	3
m:DPDF	0
n:EUTDF	1
o:APCDF	0
P:EFGDF	6
q:CDPDF	6
r:DCIDF	0
s:HCDF	3
	65

Iteraciones en 1917	
a:GGF	3
b: RFHGF	1
c: SNM	0
d:Congreso	2
e:CFEM	6
f: RPD	3
g: EPS	0
h: MVC	0
i: FSFyMRRC	4
j:CPPDF	3
k:CREDF	0
l:PTLDF	0
m:DPDF	0
n:EUTDF	0
o:APCDF	0
P:EFGDF	4
q:CDPDF	1
r:DCIDF	0
s:HCDF	0
	27

Apéndice 3C bis

Jerarquización iterativa por congresos (en porcentajes) Se responde a la pregunta ¿qué Objetos discursivos se abordaron dentro del debate y qué espacio ocuparon en la deliberación? para después ordenarlos en grupos								
Congreso Constituyente de 1824			Congreso Constituyente de 1857		Congreso Constituyente de 1917			
Jerarquía iterativa			Jerarquía iterativa		Jerarquía iterativa		Porcentaje Total	Agrupación Total por niveles
Argumentos	Agrupación por niveles	Porcentaje 1824	Agrupación por niveles	Porcentaje 1857	Agrupación por niveles	Porcentaje 1917		
a:GGF	III	7.60	III	12.30	III	11.10	10.1	**III**
b: RFHGF	IV	6.10	VII	1.50	V	3.70	3.8	VII
c: SNM	VII	1.50	VIII	0.00	VI	0.00	0.6	XII
d:Congreso	III	7.60	IV	10.80	IV	7.40	8.9	**IV**
e:CFEM	I	15.20	I	20.00	I	22.20	18.4	**I**
f: RPD	III	7.60	VI	4.60	III	11.10	7.0	**V**
g: EPS	VI	3.00	VII	1.50	VI	0.00	1.9	X
h: MVC	V	4.50	VII	1.50	VI	0.00	2.5	IX
i:FSFyMRC	II	12.10	II	15.40	II	14.80	13.9	**II**
j:CPPDF	VII	1.50	VII	1.50	III	11.10	3.2	VIII
k:CREDF	III	7.60	VII	1.50	VI	0.00	3.8	VII
l:PTLDF	V	4.50	VI	4.60	VI	0.00	3.8	VII
m:DPDF	VI	3.00	VIII	0.00	VI	0.00	1.3	XI
n:EUTDF	VI	3.00	VII	1.50	VI	0.00	1.9	X
o:APCDF	III	7.60	VIII	0.00	VI	0.00	3.2	VIII
P:EFGDF	VIII	0.00	V	9.20	II	14.80	6.3	VI
q:CDPDF	IV	6.10	V	9.20	V	3.70	7.0	**V**
r:DCIDF	VII	1.50	VIII	0.00	VI	0.00	0.6	XII
s:HCDF	VIII	0.00	VI	4.60	VI	0.00	1.9	X
		*100/66		*100/65		*100/27	*100/158	

Ejemplo: a) el tema de la Constitución y la concurrencia de facultades entre la Federación, estados y municipios en los congresos de 1824, 1857 y 1917 siempre ocupó el primer lugar en el discurso con 18.4%; b); en cambio, el asunto de la ciudadanía y los derechos políticos de los capitalinos se instaló en el quinto escaño en los pronunciamientos legislativos, con 7%.

Apéndice 3C bis (continuación)

Jerarquización iterativa por congresos (1824,1857 y 1917), por niveles		
I	e:CFEM	
II	i:FSFyMRC	
III	a:GGF	
IV	d:Congreso	
V	f: RPD	
V		q:CDPDF
VI		P:EFGDF
VII		k:CREDF
VII		l:PTLDF
VII	b: RFHGF	
VIII		j:CPPDF
VIII		o:APCDF
IX	h: MVC	
X		n:EUTDF
X		s:HCDF
X	g: EPS	
XI		m:DPDF
XII		r:DCIDF
XII	c: SNM	

Tablas M-P

Deliberación en el Congreso Ordinario de 1928[559]

M) Iniciativa enviada por el presidente Álvaro Obregón a la Comisión Permanente de la Cámara de Diputados.

Sesión: 25 de abril de 1928 Deliberación: El Presidente mexicano en turno propuso la desaparición del régimen municipal en la capital federal.		Objetos discursivos, naturaleza y tipo de argumentos	
Proponente Argumento	Oponente Contra/argumento	Proponente	Oponente
En el texto Álvaro Obregón apuntó "Tengo la impresión de que la opinión pública reclama las reformas a que me vengo refiriendo y que ella quedará satisfecha si los miembros del Poder Legislativo les presta inmediata atención […] Los hechos han demostrado que la organización municipal en el Distrito Federal no ha alcanzado nunca los fines que esa forma gubernativa debe llenar, debido a los conflictos de carácter político y administrativo que constantemente han surgido por la coexistencia de autoridades cuyas facultades se excluyen a veces y a veces se confunden. En consecuencia, para estar de acuerdo con la lógica y con la realidad, lo debido será organizar la administración del Distrito Federal de manera que haya unidad de mando y eficiencia en todos los órdenes del servicio público. La sola enunciación de las prevenciones anteriores demuestra que el Poder Municipal en el Distrito Federal, ni puede disponer de los rendimientos económicos de la Municipalidad, como debería ser, ni puede administrar justicia en la municipalidad, como también debería ser, ni es el único Poder que gobierna la Municipalidad, como también debiera ser, puesto que la autonomía municipal justamente tiende a ello. De suerte que, su misma creación, el Municipio en el Distrito Federal nació incompleto, inconsistente y, por lo mismo, autónomo únicamente en teoría […] Nosotros somos partidarios del régimen municipal en los Estados de orden político y administrativo […] pero tratándose del Distrito Federal, esas consideraciones desaparecen por completo […] pero después del maduro examen que la experiencia ha hacer sobre el pésimo funcionamiento de los Ayuntamientos en el Distrito y sobre los conflictos que su existencia ha creado, se impone la necesidad de la reforma legal necesaria para la mejor eficiencia de los servicios públicos. Así pues, si se reforma la fracción VI del artículo 73 citado, en el sentido de que no figuren los Ayuntamientos y el Gobierno del Distrito Federal como instituciones, se estará en libertad para expedir la Ley Organización del Distrito, teniendo en cuenta las circunstancias que concurran en la época de su expedición, es decir, adoptando como base para la organización del Distrito Federal la indicada anteriormente, o		Gobierno federal: gestión; facultades del congreso; recursos financieros y hacendarios Federalismo: constitución, concurrencia de facultades; funcionamiento del sistema federal y del modelo republicano de representación política en la capital Políticos: estabilidad política y social Gobierno del D.F: estructura y funcionamiento del gobierno	

[559] Véase DDF [d]. *Cuadernos de la Reforma Política de la Ciudad de México. Debates Legislativos 1928*. México, DDF, 1992, 55 pp.; http://cronica.diputados.gob.mx/, revisada el 9 de febrero del 2010.

bien un sistema que esté de acuerdo con las necesidades sociales y con los dictados de la opinión pública (DDF [d], 1992:7-13)".			

Deliberación en el Congreso Ordinario de 1928[560]

N) Adición a la iniciativa que envió el presidente Álvaro Obregón a la Comisión Permanente de la Cámara de Diputados (recibida el 25 de abril de 1928).

Sesión: 14 de mayo de 1928 Deliberación: El Presidente Obregón adicionó la iniciativa que envió el 25 de abril		Objetos discursivos, naturaleza y tipo de argumentos	
Proponente Argumento	Oponente Contra/ argumento	Proponente	Oponente
Texto enviado por el Presidente Álvaro Obregón a la Cámara de Diputados: "En mi proyecto de reformas a las bases primera, segunda y tercera de la fracción VI del artículo 73 de la Constitución General de la República, se omitió fijar la base que servirá de pauta al Congreso de la Unión para expedir la Ley de Organización Política del Distrito Federal, por lo que vengo a someter a la ilustrada consideración de esa H. Cámara una adición al proyecto en ese sentido y que consiste en fijar a quien corresponde el Gobierno del Distrito Federal. Por mandato Constitucional, el Distrito Federal es la residencia de los Supremos Poderes de la Federación; en consecuencia, indudablemente que al presidente de la República esa quien compete el Gobierno de la misma Entidad. Fijada la base anterior, la Ley Orgánica creará, en vista de las necesidades y de la experiencia, el órgano u órganos por medio de los cuales el presidente de la República ejercerá las referidas funciones en el Distrito Federal. Igualmente, considero necesario adicionar mi expresado proyecto de reformas, en el sentido de que sean suprimidos como entidades autónomas los ayuntamientos de los Territorios Federales, ya que no es lógico que una Entidad Política que carece de soberanía dentro del Pacto Federal, como son los Territorios, se subdivida a su vez en Entidades políticas autónomas, como son los municipios libres que actualmente las componen; por lo que estimo que debe suprimirse tal subdivisión, pudiendo conservarse, para los efectos meramente administrativos, la división en municipalidades sobre la base de que serán administradas por Consejos Municipales de nombramiento directo de los gobernadores de los Territorios. Por lo expuesto, me permito someter a la consideración de esa H. Cámara de Diputados las adiciones de referencia […] en las cuales se suprimen como Entidades autónomas los ayuntamientos comprendidos dentro de los Territorios Federales; concretando tales adiciones en el siguiente proyecto de ley: Artículo único. Se reforman las bases primera, segunda y tercera de la fracción VI del artículo 73 de la Constitución General de la		Federalismo: constitución, concurrencia de facultades; funcionamiento del sistema federal y del modelo republicano de representación política en la capital Gobierno federal: gestión; facultades del congreso Gobierno del D.F: estructura y funcionamiento del gobierno	

[560] Véase DDF [d]. *Cuadernos de la Reforma Política de la Ciudad de México. Debates Legislativos 1928*. México, DDF, 1992, 55 pp.; http://cronica.diputados.gob.mx/, revisada el 9 de febrero del 2010.

República en los términos que siguen: Artículo 73. El Congreso tiene facultad: VI. Para legislar en todo lo relativo al Distrito y Territorios Federales, sometiéndose a las bases siguientes: I. El Gobierno del Distrito Federal estará a cargo del presidente de la República, quien lo ejercerá por conducto del órgano u órganos que determine la ley respectiva. II. El Gobierno de los Territorios estará a cargo de los gobernadores, que dependerán directamente del presidente de la República, quien los nombrará y removerá libremente. III. Los gobernadores de los Territorios acordarán con el presidente de la República por el conducto que determine la ley (DDF [d], 1992:15)".			

Deliberación en el Congreso Ordinario de 1928[561]

O) Debate en torno a la iniciativa enviada por el presidente Álvaro Obregón para suprimir el régimen municipal en el D. F.

Sesión: 16 de mayo de 1928 Deliberación: Dictamen de las comisiones unidas de Gobernación y de Puntos Constitucionales, relacionado con la iniciativa del presidente Álvaro Obregón.		Objetos discursivos, naturaleza y tipo de argumentos	
Proponente Argumento	Oponente Contra/argumento	Proponente	Oponente
Las Comisiones unidas de Gobernación y de Puntos Constitucionales: "I. Las iniciativas en estudio comprenden, en nuestro concepto, tres puntos fundamentales, a saber: la supresión como entidades autónomas de los Ayuntamientos comprendidos dentro de la jurisdicción del Distrito y Territorios Federales, la supresión del Gobierno del Distrito Federal y el establecimiento de la base constitucional para la organización política de las citadas entidades federales; II. La exposición de motivos que rige el proyecto de ley del ciudadano general Álvaro Obregón, es completa y las comisiones la hacen suya […] III. En nuestro sistema constitucional se demarcan perfectamente las diferencias fundamentales que existen entre	Vicente Lombardo Toledano (representante del partido laborista en la Cámara de Diputados) "[Vicente Lombardo Toledano consideró] que es indispensable estudiar el problema desde dos puntos de vista: el problema propiamente técnico, de organización interior, y el problema político, entendiendo este término en el sentido de las consideraciones que merece desde el punto de vista constitucional […] de solución más que política, técnica […] el problema de la reorganización de los grandes núcleos de población es fundamentalmente un problema de técnica que debe resolverse en función de principios o de necesidades sociales o colectivas […] El problema de la reorganización administrativa del Valle y de la ciudad de México fundamentalmente es un	Federalismo: constitución; concurrencia de facultades; funcionamiento del sistema federal y del modelo republicano de representación política en la capital Gobierno federal: gestión; facultades del congreso Políticos: centralización del poder político Gobierno del D.F: ciudadanía y derechos políticos;	Económicos: actividad productiva y comercial, riqueza económica Sociales: desarrollo urbano y arquitectónico Gobierno del D.F.: extensión y ubicación territorial del D. F.

[561] Véase DDF [d]. *Cuadernos de la Reforma Política de la Ciudad de México. Debates Legislativos 1928*. México, DDF, 1992, 55 pp.; http://cronica.diputados.gob.mx/, revisada el 9 de febrero del 2010.

los Estados, el Distrito Federal y los Territorios y consisten en que los primeros son soberanos, libres e independientes en cuanto se refiere a su régimen interior […] y por cuanto al Distrito Federal y Territorios consisten, en nuestro concepto, en que éstos últimos están llamados a convertirse en Estados únicamente cuando cuenten con los elementos suficientes y la población requerida para formar por sí solos una Entidad autónoma, y en cambio el Distrito, aun cuando reúna esas condiciones, por ser la residencia de los Supremos Poderes de la Federación no cambiará de carácter. […] para evitar una centralización de poder, debe subdividirse el ejercicio de la soberanía entre las más pequeñas localidades y esto de obtiene por medio de los Ayuntamientos cuyas funciones forman parte del ejercicio de esa soberanía, aunque limitada a asuntos de interés netamente local, engendran la división del trabajo en las funciones públicas y traen consigo los beneficios del poder localizado; pero estas consideraciones […] no tienen razón de ser tratándose del Distrito y Territorios Federales, ya que el primero, como antes se dice, está destinado a ser el asiento de los Supremos Poderes de la Federación y por tanto su organización y desarrollo interesan no sólo a sus habitantes sino a todos los de la República, de suerte que debe encomendarse al Ejecutivo Federal, sin que puedan coexistir dentro de esa Entidad entidades autónomas que entorpecerían la labor del propio Ejecutivo, porque darían lugar a pugnas y controversias perjudiciales para el progreso del Distrito Federal […] Por lo expuesto, las subscriptas	problema de carácter técnico y no de carácter político. [Lombardo Toledano se mostró] enemigo de que se afirme el fracaso del Municipio Libre en nuestro país, porque el Municipio Libre, con muy pocas excepciones, casi nunca ha existido, por desgracia; especialmente el municipio como base de organización cívica y política de los Estados […] Si, pues, el municipio no ha podido trabajar fundamentalmente desde el punto de vista de su integración, desde el punto de vista de la elección de su gobierno ¿cómo hablar del fracaso del municipio en la República Mexicana? […] que los vicios de la democracia no habrán de corregirse sino con la democracia misma. Mientras nosotros queramos suprimir de una manera completa la democracia porque tiene errores, lo único que habremos de conseguir será cambiar las orientaciones definitivamente dentro de las cuales corre el tren de México […] que el Estado siga tolerando la muerte del municipio, indudablemente que contribuiremos al desprestigio de los sistemas discursivos democráticos en nuestro país. [El representante del partido laborista no consideró] necesario suprimir el sistema democrático para elegir el Ayuntamiento de la región del Valle, reorganizando esta región. Una cosa es el problema de la reorganización administrativa y otra cosa es aniquilar el principio constitucional y revolucionario del Municipio Libre en el Valle de México […] si nosotros aniquilamos este principio, si hacemos depender esta gran entidad administrativa del Ejecutivo Federal y matamos la libertad de intervención del vecindario en los negocios del mismo, indudablemente que desde luego se producirá una	estructura y funcionamiento del gobierno	

comisiones consultan la aprobación del siguiente proyecto de ley: Artículo único. Se reforman las bases primera, segunda y tercera de la fracción VI del artículo 73 de la Constitución General de la República, en los términos que siguen: Artículo 73. El Congreso de la Unión tiene facultad: VI. Para legislar en todo lo relativo al Distrito y Territorios Federales, sometiéndose a las bases siguientes: Primera. El Gobierno del Distrito Federal estará a cargo del presidente de la República, quien lo ejercerá por conducto del órgano u órganos que determine la ley respectiva. Segundo. El Gobierno de los Territorios estará a cargo de los gobernadores, que dependerán directamente del presidente de la República, quien los nombrará y removerá libremente. Tercera. Los gobernadores de los Territorios acordarán con el presidente de la República por el conducto que determine la ley. Transitorio. Único. Esta ley entrará en vigor el día primero de enero de mil novecientos veintinueve" (DDF [4], 1992:16-17).	disociación cívica en la población más importante de la República. Ya a nadie le importará el destino de la ciudad de México entre el vecindario, y cuando el pueblo no interviene en los negocios propios de él, compañeros, indudablemente que el pueblo no marcha dentro del campo democrático. La democracia es un órgano [que] necesita funcionar, ejercitarse; si no se ejercita una facultad, un derecho, el órgano se atrofia y desaparece […] Si nosotros matamos este derecho de intervenir en la población de México […] entonces, al mismo tiempo que descastamos cívicamente a la población más caracterizada del Valle de México, establecemos un ejemplo, y habrá indudablemente Legislaturas y gobernadores que desde luego supriman los Ayuntamientos libres en las capitales de los Estados y después de las capitales de los Estados." (DDF [4], 1992:17-30).		
Proponente Argumento	Oponente Contra/argumento	Proponente	Oponente
El diputado Alejandro Cerisola "los municipios del Distrito Federal y Territorios: No pueden administrar libremente su hacienda […] No pueden disponer, en consecuencia, libremente de sus rendimientos económicos; no pueden tampoco cubrir el importe de los servicios públicos con sus propios recursos. Todos sabemos que los municipios del Distrito Federal no tienen a su cargo ni la educación pública, ni la higiene, ni la salubridad, ni los caminos, calzadas, comunicaciones, ni la justicia municipal. Es más: el de la ciudad de México no tiene a	Diputado Ricardo Treviño (miembro del Partido Laborista) "De manera que en cuanto a la supresión administrativa de las municipalidades del Distrito Federal estamos absolutamente de acuerdo; en lo que estamos en desacuerdo, repito, es en la forma de substituir estos órganos […] De manera que basta restar atribuciones a una entidad administrativa para que se justifique su desaparición. […] es necesario que desaparezca esta disparidad de institución y de personas que intervienen en la administración de los servicios públicos. Los servicios públicos	Federalismo: constitución; concurrencia de facultades; funcionamiento del sistema federal y del modelo republicano de representación política en la capital Gobierno del D.F: estructura y funcionamiento del gobierno	Federalismo: constitución, concurrencia de facultades, funcionamiento del sistema federal y del modelo republicano de representación política en la capital, análisis comparativo del sistema político Económicos:

su cargo ni siquiera la policía y el departamento de tráfico […] ni siquiera llenan el requisito de no tener autoridad intermedia entre ellos y el Gobierno de su Entidad, ya que siendo el Distrito Federal el asiento de los poderes federales, ni esta H. Cámara de Diputados, en función de Legislatura, ni el Ejecutivo tratan directamente con ellos sino por intermedio del gobernador del Distrito. No pueden considerarse, pues, verdaderos Ayuntamientos de elección popular directa […] No siendo municipios autónomos ni siendo Ayuntamientos de elección popular, como no lo son […] La coexistencia aquí en el Distrito Federal de Ayuntamiento, Gobierno de Distrito y poderes federales impide la unidad de mando, la unidad de acción […] No habiendo unidad de mando, constantemente se están presentando conflictos entre unas autoridades y otras, conflictos que redundan siempre en perjuicio de la sociedad […] en fin, entre los Ayuntamientos y todas las otras autoridades. Y todos estos trastornos y conflictos se traducen, fatalmente, o en abandono de los servicios públicos o, por lo menos, en retardo en el cumplimiento de ellos. No es, pues, tampoco una institución provechosa para la sociedad […] La supresión, en cambio, de los Ayuntamientos del Distrito y Territorios Federales no afecta en lo más mínimo nuestra organización fundamental […] se busca el progreso económico y administrativo, se busca el mejoramiento de los servicios públicos, se busca, en una palabra, un bien general, y yo pregunto a los revolucionarios, a los que comprenden, a los que siente, a los que aman a la revolución ¿qué cosa es más revolucionario: dejar una	de la ciudad de México son servicios comunes no sólo al Distrito Federal, sino al Valle de México […] [se requiere] la supresión de los Ayuntamientos del Distrito Federal y la creación de un órgano homogéneo único, que se encargue de la administración de los servicios públicos en el Distrito Federal. En lo que no estamos de acuerdo, señores, es en la forma de substituir a estos Ayuntamientos, es decir, en la forma de crear este órgano, porque la forma de crearlo impidiendo el ejercicio de la democracia […] por el camino que se van restringiendo oportunidades cada día al pueblo para el ejercicio de la democracia, para el ejercicio de sus derechos cívicos, no se va a capacitar precisamente al pueblo para el ejercicio de esa democracia" (DDF [4], 1992:34-35).	Políticos: régimen político y democracia; centralización del poder político	actividad productiva y comercial, riqueza económica Sociales: desarrollo urbano y arquitectónico, desarrollo cultural e intelectual

organización defectuosa y perjudicial para todas las clases sociales, o destruir esa organización en bien de la comunidad?" (DDF [4], 1992:31-33).			
Proponente Argumento	Oponente Contra/argumento	Oponente	Oponente
Diputado Alfonso Francisco Ramírez "En el Ayuntamiento actual se ha venido planteando un problema no sólo de política municipal, sino un problema que constituye una de las más arduas cuestiones de derecho público: el conflicto entre la democracia y la eficacia. Se ha tratado de diferenciar lo que constituye propiamente materia de gobierno político y lo que puede encomendarse en la práctica a la gestión o acción de la competencia técnica. El Municipio Libre, como un resultado necesario e inevitable de las condiciones históricas y sociológicas, ha sido implantado en una forma victoriosa por la Revolución, y los pueblos la defienden y defenderán amorosamente y con todo tesón; pero aquí en el Distrito y Territorios federales, en la capital de la República, ha sido una creación artificial no demandada por necesidades sociales; y nosotros, que tenemos obligación de ir poniendo de acuerdo nuestra legislación con nuestras necesidades, debemos suprimir este fantasma del Municipio, este simulacro de Municipio que no responde a una realidad, que no es la expresión de una verdad social y que, al contrario, viene a constituir el origen de numerosas dificultades [La iniciativa de reforma] cuenta con la simpatía de la opinión; viene a expresar una necesidad ingente y grande, y podemos decir que cuenta en forma tal con la adhesión de todos los habitantes del Distrito y		Políticos: régimen político y democracia; centralización del poder político Federalismo: constitución; concurrencia de facultades; funcionamiento del sistema federal y del modelo republicano de representación política en la capital Gobierno del D.F: ciudadanía y derechos políticos; estructura y funcionamiento del gobierno	Gobierno federal: gestión, facultades del congreso Federalismo: constitución, concurrencia de facultades, funcionamiento del sistema federal y del modelo republicano de representación política en la capital Federalismo: constitución; concurrencia de facultades; funcionamiento del sistema federal y del modelo republicano de representación política en la capital Gobierno del D.F: estructura y funcionamiento del gobierno Gobierno federal: gestión; facultades del congreso; recursos financieros y hacendarios

Territorios federales, que ella no ha venido solamente subscrita por el general Álvaro Obregón y por un grupo de diputados, sino que ha venido subscrita por todos los habitantes de la ciudad de México y del Distrito y Territorios federales" (DDF [4], 1992:35-38).			Sociales: hábitos y costumbres Políticos: régimen político y democracia; centralización del poder político

Apéndice 4

Argumentos	Naturaleza de los argumentos en la deliberación legislativa (incluidos en las tablas M-O) Congreso Ordinario de 1928	Número de iteraciones en el discurso	Porcentajes %		
a	Gestión del gobierno federal	7	13.5		
b	Recursos financieros y hacendarios del gobierno federal	2	3.8		
c	Seguridad Nacional y Milicia	0	0.0		
d	Facultades del Congreso (ordinario y constituyente)	5	9.6		
e	Constitución, concurrencia de facultades: Federación, estados y municipios	5	9.6		
f	Régimen político y democracia	4	7.7		
g	Estabilidad política y social	5	9.6	Sin relación D.F.	
h	Medios y vías de comunicación	0	0.0	Núm.	%
i	Funcionamiento del sistema federal y del modelo republicano representativo en la capital	5	9.6	33.0	63.5
j	Concentración del poder político en el D.F.	8	15.4		
k	Concentración de riqueza económica en el D.F.	1	1.9		
l	Propuestas para trasladar de lugar al D.F.	0	0.0		
m	Densidad poblacional en el D.F.	0	0.0		
n	Extensión y ubicación territorial del D.F.	0	0.0		
o	Actividad productiva y comercial en el D.F.	0	0.0		
p	Estructura y funcionamiento del gobierno del D.F.	8	15.4		
q	Ciudadanía y derechos políticos en el D.F.	2	3.8	Con relación D.F.	
r	Desarrollo cultural e intelectual en el D.F.	0	0.0	Núm.	%
s	Hábitos y costumbres en el D.F.	0	0.0	19.0	36.5
		52	100.0		

Argumentos Vinculados al DF Tablas M-O (iteraciones, argumentos j-s)	Argumentos no referidos al DF Tablas M-O (iteraciones, argumentos a-i)
19	33
36.5%	63.5%

Agrupación de los argumentos en la deliberación legislativa (incluidos en las tablas M-O) Congreso Ordinario de 1928					
Iteraciones	Argumento	Porcentaje	Agrupación por niveles		
7	a:GGF	13.5	II		
2	b: RFHGF	3.8	V		
0	c: SNM	0.0	VII		
5	d:Congreso	9.6	III		
5	e:CFEM	9.6	III		
4	f: RPD	7.7	IV		
5	g: EPS	9.6	III	Sin relación D.F.	
0	h: MVC	0.0	VII	Núm.	%
5	i:FSFyMRC	9.6	III	33.0	63.4
8	j:CPPDF	15.4	I		
1	k:CREDF	1.9	VI		
0	l:PTLDF	0.0	VII		
0	m:DPDF	0.0	VII		
0	n:UETDF	0.0	VII		
0	o:ACPDF	0.0	VII		
8	P:EFGDF	15.4	I		
2	q:CDPDF	3.8	V	Con relación D.F.	
0	r:DCIDF	0.0	VII	Núm.	%
0	s:HCDF	0.0	VII	19.0	36.5
52	Totales	100.0			

Tablas P1-P7

Deliberación en el Congreso Ordinario de 1996[562]

P1) Dictamen de la Comisión de Gobernación y Puntos Constitucionales de la Cámara de Diputados, acerca del proyecto de decreto que reforma, adiciona y deroga disposiciones de los artículos 35, 36, 41, 54, 56, 60, 73, 74, 94, 98, 99, 101, 105, 108, 110, 111, 116, 122 y el tercero transitorio del decreto de fecha 2 de septiembre de 1993.

Sesión: 31de julio de 1996 Deliberación: Dictamen de la Comisión de Gobernación y Puntos Constitucionales, respecto a la iniciativa suscrita por los coordinadores de los grupos parlamentarios de los partidos políticos representados en las cámaras de Diputados y de Senadores, conjuntamente con el Presidente de la República, que contiene proyecto de decreto que reforma, adiciona y deroga diversas disposiciones de los artículos 35, 36, 41, 54, 56, 60, 73, 74, 94, 98, 99, 101, 105, 108, 110, 111, 116, 122 y el tercero transitorio del decreto de fecha 2 de septiembre de 1993, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en materia electoral.		Objetos discursivos, naturaleza y tipo de argumentos	
Proponente Argumento	Oponente Contra/argumento	Proponente	Oponente
Diputado José Narro Céspedes (PT): "Pero lo más importante de esta reforma es el reconocimiento constitucional de una serie de derechos políticos que habían sido excluidos para los mexicanos y la posibilidad y el acuerdo que hay en la mesa central de tratar aspectos importantes de la democracia directa, como es inicialmente el referéndum y el plebiscito como parte consustancial de todo este proceso de la reforma del Estado, por eso, el Partido del Trabajo ha decidido participar y dar su voto a favor de esta reforma, que por sus implicaciones es de las más importantes que ha tenido en su historia la vida política de nuestro país. […] Entre los acuerdos destaca, por sus alcances y significado, el que los órganos encargados de organizar los procesos electorales dejarán de estar en manos del Gobierno, para pasar a adquirir un perfil ciudadano, profundizándose su autonomía e independencia, hecho que hará más confiables, transparentes, legales y legítimos los procesos electorales, que es lo más importante. […] Lo anterior se complementa con el establecimiento de condiciones más igualitarias y equitativas de competencia entre los partidos políticos durante los procesos electorales, así lo demuestra la distribución menos desigual de los recursos económicos destinados a las actividades políticas y a la búsqueda de equidad e igualdad en los medios de comunicación. […] Por otra parte, constituye un retroceso, incluso, en términos		Gobierno federal: facultades del congreso; recursos financieros y hacendarios Comunicación: medios Federalismo: constitución, concurrencia de facultades; sistema electoral; sistema de partidos Políticos: régimen político y democracia Gobierno del D.F: ciudadanía y derechos políticos; estructura y funcionamiento del gobierno; elecciones	

[562]Véase:http://cronica.diputados.gob.mx/;http://www2.scjn.gob.mx/leyes/UnProcLeg.asp?nIdLey=130&nIdRef=146&nIdPL=2&cTitulo=CONSTITUCION%20POLITICA%20DE%20LOS%20ESTADOS%20UNIDOS%20MEXICANOS&cFechaPub=22/08/1996&cCateg=DECRETO&cDescPL=DICTAMEN/ORIGEN, revisada el 9 de febrero del 2010.

constitucionales vigentes, limitar los derechos políticos en la elección del Jefe de Gobierno del Distrito Federal y de los consejeros electorales, bajo la excusa de la no reelección. En ambos casos, dicho principio no se aplica porque el primero nunca ha sido electo y porque, para los segundos, no se toma en cuenta el tiempo ni duración del encargo para el cual fueron electos."[563]			

Deliberación en el Congreso Ordinario de 1996[564]

P2) Dictamen de la Comisión de Gobernación y Puntos Constitucionales de la Cámara de Diputados, acerca del proyecto de decreto que reforma, adiciona y deroga disposiciones de los artículos 35, 36, 41, 54, 56, 60, 73, 74, 94, 98, 99, 101, 105, 108, 110, 111, 116, 122 y el tercero transitorio del decreto de fecha 2 de septiembre de 1993.

Sesión: 31de julio de 1996 Deliberación: Dictamen de la Comisión de Gobernación y Puntos Constitucionales, respecto a la iniciativa suscrita por los coordinadores de los grupos parlamentarios de los partidos políticos representados en las cámaras de Diputados y de Senadores, conjuntamente con el Presidente de la República, que contiene proyecto de decreto que reforma, adiciona y deroga diversas disposiciones de los artículos 35, 36, 41, 54, 56, 60, 73, 74, 94, 98, 99, 101, 105, 108, 110, 111, 116, 122 y el tercero transitorio del decreto de fecha 2 de septiembre de 1993, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en materia electoral.		Objetos discursivos, naturaleza y tipo de argumentos	
Proponente Argumento	Oponente Contra/argumento	Proponente	Oponente
Diputado José Jesús Ortega Martínez (PRD): "Pero para desgracia de nuestra nación, la crisis que experimentamos no es solo de carácter económico, es también una crisis que se expresa en el terreno de la política y cuando menciono esto último, no me estoy refiriendo al tan mencionado puesto de la debilidad del Presidente de la República, no, me refiero sobre todo al deterioro estructural que experimentan hoy las instituciones del Estado mexicano, las instituciones de la República, que como nunca piden un bien ganado desprestigio entre la población. […] Mencionaré, porque es importante valorar el avance, algunos de los que consideramos logros más significativos: la prohibición constitucional a la afiliación forzada o corporativa a cualquier organización o partido político; la salida del Gobierno de los órganos encargados de la organización y vigilancia de los procesos electorales; la protección constitucional de los derechos políticos de los ciudadanos; la integración del Tribunal Federal Electoral a la Suprema Corte de Justicia; el control, aunque aún insuficiente y ahí hay una laguna que tendremos que superar más adelante, de actos y resoluciones de las autoridades electorales; el derecho, y esto es muy importante, al voto de los mexicanos que viven en el extranjero; el nombramiento de los consejeros electorales por la Cámara de Diputados; la mayor equidad en el uso de recursos públicos por los partidos políticos y la equidad como norma constitucional del acceso de éstos a los medios de comunicación electrónica; el establecimiento de topes de campaña. Las sanciones que deban de aplicarse para los candidatos y partidos que violenten estos topes de campaña.		Gobierno federal: gestión; facultades del congreso; recursos financieros y hacendarios Comunicación: medios Federalismo: constitución, concurrencia de facultades; funcionamiento del sistema federal y del modelo republicano de representación política en la capital; sistema electoral; sistema de	

[563] Véase *idem.*
[564] Véase *idem.*

La prohibición del uso de programas del Gobierno para favorecer a algún partido político. La reducción sustancial del margen de sobrerepresentación del partido mayoritario en la Cámara de Diputados. La introducción de la representación proporcional en el Senado de la República. Y otra cosa muy importante, también demanda del PRD: la elección directa del Jefe de Gobierno en el Distrito Federal. El establecimiento de la Asamblea Legislativa y la elección de diputados locales en la capital de la República. La elección indirecta para 1997 de los delegados y directa en el año 2000. La restitución de facultades de gobierno y legislativas para las autoridades locales electas en el Distrito Federal. […] Así, es lamentable que el Gobierno y algunos partidos mantuvieran su posición a permitir las candidaturas independientes y con ello persisten en negar el derecho a muchos ciudadanos a ser candidatos a puestos de elección popular, sin la obligación de pertenecer a ningún partido político. La negativa a garantizar formas de participación ciudadana directa, como el referéndum, el plebiscito y la capacidad de iniciativa popular. La obcecación en mantener formas de sobrerrepresentación en las cámaras del Congreso, lo que tergiversa la voluntad ciudadana manifestada en las urnas. La negativa a darle a la Asamblea Legislativa del D.F. Ia facultad de aprobar el Estatuto de Gobierno para esta entidad. La negativa a constituir consejos de gobierno delegacionales en la capital de la República.”[565]		partidos Políticos: régimen político y democracia; Gobierno del D.F: ciudadanía y derechos políticos; estructura y funcionamiento del gobierno; elecciones	

Deliberación en el Congreso Ordinario de 1996[566]

P3) Dictamen de la Comisión de Gobernación y Puntos Constitucionales de la Cámara de Diputados, acerca del proyecto de decreto que reforma, adiciona y deroga disposiciones de los artículos 35, 36, 41, 54, 56, 60, 73, 74, 94, 98, 99, 101, 105, 108, 110, 111, 116, 122 y el tercero transitorio del decreto de fecha 2 de septiembre de 1993.

Sesión: 31de julio de 1996 Deliberación: Dictamen de la Comisión de Gobernación y Puntos Constitucionales, respecto a la iniciativa suscrita por los coordinadores de los grupos parlamentarios de los partidos políticos representados en las cámaras de Diputados y de Senadores, conjuntamente con el Presidente de la República, que contiene proyecto de decreto que reforma, adiciona y deroga diversas disposiciones de los artículos 35, 36, 41, 54, 56, 60, 73, 74, 94, 98, 99, 101, 105, 108, 110, 111, 116, 122 y el tercero transitorio del decreto de fecha 2 de septiembre de 1993, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en materia electoral.		Objetos discursivos, naturaleza y tipo de argumentos	
Proponente Argumento	Oponente Contra/argumento	Proponente	Oponente
Diputado Ricardo García Cervantes (PAN)		Gobierno	

[565] Véase *idem.*
[566] Véase *idem.*

"La democratización de la vida pública ha sido y es una demanda permanente de Acción Nacional; terminar de una vez por todas con la simulación y falsificación de procesos electorales injustos e inequitativos, es un reclamo que debe resolverse con inteligencia y patriotismo para aspirar a mejores niveles de convivencia y progreso para el país. […] Es positiva la incorporación del Tribunal Federal Electoral al Poder Judicial de la Federación porque culmina una etapa donde los criterios políticos prevalecían sobre los criterios jurisdiccionales, porque precisamente, por la función que desempeña el Poder Judicial, debe ser garante de la legalidad en todos los ámbitos incluyendo lo electoral y no únicamente en procesos federales, sino también en los ámbitos locales. Es indudable que la reforma más importante que tendrá que realizarse en el IFE consistirá en seleccionar personal honesto y capaz que garantice imparcialidad en su actuación, tanto en los órganos de dirección, como en los ejecutivos. […] El verdadero consenso, el que importa, el que definirá una nueva etapa en el país es el que podemos tener los mexicanos sobre la calidad democrática de nuestra práctica política, no a partir de lo que aquí declaramos hoy, sino de lo que observemos mañana en el desarrollo de los procesos electorales, locales y federales por venir."[567]		federal: gestión Federalismo: constitución, concurrencia de facultades; funcionamiento del sistema federal y del modelo republicano de representación política en la capital; sistema electoral; sistema de partidos Políticos: régimen político y democracia	

Deliberación en el Congreso Ordinario de 1996[568]

P4) Dictamen de la Comisión de Gobernación y Puntos Constitucionales de la Cámara de Diputados, acerca del proyecto de decreto que reforma, adiciona y deroga disposiciones de los artículos 35, 36, 41, 54, 56, 60, 73, 74, 94, 98, 99, 101, 105, 108, 110, 111, 116, 122 y el tercero transitorio del decreto de fecha 2 de septiembre de 1993.

Sesión: 31de julio de 1996 Deliberación: Dictamen de la Comisión de Gobernación y Puntos Constitucionales, respecto a la iniciativa suscrita por los coordinadores de los grupos parlamentarios de los partidos políticos representados en las cámaras de Diputados y de Senadores, conjuntamente con el Presidente de la República, que contiene proyecto de decreto que reforma, adiciona y deroga diversas disposiciones de los artículos 35, 36, 41, 54, 56, 60, 73, 74, 94, 98, 99, 101, 105, 108, 110, 111, 116, 122 y el tercero transitorio del decreto de fecha 2 de septiembre de 1993, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en materia electoral.		Objetos discursivos, naturaleza y tipo de argumentos	
Proponente Argumento	Oponente Contra/argumento	Proponente	Oponente
Diputado Jorge Efraín Moreno Collado (PRI) "Sin embargo, compartimos la creencia con todos los grupos partidistas, de que bien vale la pena colocar los intereses generales del país por encima del interés particular y fraccionado de cada partido, sobre todo, si lo que está en juego es la ordenación constitucional de nuestras formas básicas de organización política, si		Gobierno federal: gestión Federalismo: constitución,	

[567] Véase *idem.*
[568] Véase *idem.*

lo que se exige con nuestro tributo es propiciar la legitimidad de origen indiscutible y fundante de las instituciones democráticas del Estado y del Gobierno. […] Sabemos que con ello no sólo y principalmente se distribuye el poder y se comparte la autoridad, sino ante todo se fincan las bases de una sociedad perdurable por la madurez de sus instituciones y de una comunidad sostenida por el consenso y no amenazada y perseguida por el enfrentamiento, la violencia y el conflicto. […] En efecto, las reformas tocan a los ciudadanos a fin de enriquecer y proteger sus derechos políticos; afectan para impulsar su participación y definir con más precisión su responsabilidad a los partidos políticos nacionales, distribuyen y redistribuyen facultades y atribuciones a los poderes de la Unión y a diversos órdenes de gobierno, tocan la conformación de las cámaras del Congreso, enriquecen y fortalecen al Poder Judicial de la Federación en materias electorales, amplían el marco de la regulación constitucional en estas áreas de la Federación y de los estados, definen constitucionalmente a los organismos electorales, dan vida desde la ley fundamental a las agrupaciones políticas y propician la conformación política y la vida democrática plena del Distrito Federal. […] Por último, el grupo parlamentario del PRI manifiesta su pleno convencimiento de que las reformas a la Constitución para democratizar la vida de la capital del país, son una respuesta de aliento a la ciudadanía de esta gran urbe, con quien la República tiene una deuda de democratización y un deber de restitución de derechos ciudadanos de envergadura histórica. Recuperar para el Distrito Federal la plenitud democrática, sin que por ello se ponga en riesgo su calidad de sede de los poderes de la Federación, es un paso urgente y una decisión ineludible. Permitir que la ciudadanía de esa capital elija a su jefe de Gobierno y para el año 2000, como triunfal ingreso al próximo siglo y siguiente milenio, vote por sus delegados, es una restitución cívica de grandes alcances que se merece la Ciudad de México. La democracia jamás obstruye el progreso, al contrario, lo estimula; la democracia no se opone a la gobernabilidad, es su fuente más legítima; la democracia no pone en riesgo las libertades, las acrecienta y posibilita su ejercicio creativo y productivo. Democratizar, entonces, al Distrito Federal, es asegurar progreso, libertades y bienestar para sus habitantes. La ciudad más grande de México merece la mejor democracia, tiene derecho a la mayor garantía de gobernabilidad. A este fin están dedicadas las reformas que contiene el dictamen que se consulta, que por su importancia merece la sanción de un voto de apoyo.”[569]		concurrencia de facultades; funcionamiento del sistema federal y del modelo republicano de representación política en la capital; sistema electoral; sistema de partidos Políticos: régimen político y democracia; estabilidad política y social Gobierno del D.F: ciudadanía y derechos políticos; estructura y funcionamiento del gobierno; elecciones	

[569] Véase *idem.*

338

Deliberación en el Congreso Ordinario de 1996[570]

P5) Dictamen de la Comisión de Gobernación y Puntos Constitucionales de la Cámara de Diputados, acerca del proyecto de decreto que reforma, adiciona y deroga disposiciones de los artículos 35, 36, 41, 54, 56, 60, 73, 74, 94, 98, 99, 101, 105, 108, 110, 111, 116, 122 y el tercero transitorio del decreto de fecha 2 de septiembre de 1993.

Sesión: 31de julio de 1996 Deliberación: Dictamen de la Comisión de Gobernación y Puntos Constitucionales, respecto a la iniciativa suscrita por los coordinadores de los grupos parlamentarios de los partidos políticos representados en las cámaras de Diputados y de Senadores, conjuntamente con el Presidente de la República, que contiene proyecto de decreto que reforma, adiciona y deroga diversas disposiciones de los artículos 35, 36, 41, 54, 56, 60, 73, 74, 94, 98, 99, 101, 105, 108, 110, 111, 116, 122 y el tercero transitorio del decreto de fecha 2 de septiembre de 1993, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en materia electoral.		Objetos discursivos, naturaleza y tipo de argumentos	
Proponente Argumento	Oponente Contra/argumento	Proponente	Oponente
Diputado Itzcóatl Tonatiuh Bravo Padilla (PRD) "El proyecto de decreto aborda 10 Objetos discursivos fundamentales de la agenda político-electoral, lo referente a la autonomía e independencia del órgano electoral. Lo relativo a las condiciones de equidad en la competencia electoral, lo concerniente a los márgenes para tener acceso a la representación política nacional, lo que concierne a los porcentajes de votación y representación, la conformación de la Cámara de Senadores, la eliminación del colegio electoral para la calificación de la elección presidencial, el establecimiento de un sistema integral de justicia en materia electoral, el tema de las acciones de inconstitucionalidad en esta misma materia, lo referido al régimen de responsabilidades de las autoridades administrativas y jurisdiccionales en materia electoral y el tema, a nuestro juicio, más grande y significativo, lo referente al cumplimiento de los derechos político-electorales de los habitantes del Distrito Federal. […] Por nuestra parte seguiremos insistiendo en el próximo periodo de sesiones ordinarias para que atendamos esta legitima demanda de la sociedad; presentaremos nueva iniciativa de ley para modificar el Cofipe y se abra así la posibilidad a las candidaturas independientes. Segundo, el voto de los mexicanos en el extranjero tampoco logró consolidarse como necesario cambio que garantice el cumplimiento del derecho a votar por parte de todos nuestros connacionales. Tercero, las figuras de democracia participativa, el referendum, el plebiscito y la iniciativa popular, promesa y compromiso del propio Poder Ejecutivo, también forman parte de las asignaturas pendientes. […] Tampoco se abordó lo referente a la reelección de los legisladores; nada se avanzó en la consolidación de un nuevo federalismo en el campo electoral; tampoco se abordó el debate sobre la nueva integración de la Cámara de Diputados y lo relativo al plazo para		Gobierno federal: gestión Federalismo: constitución, concurrencia de facultades; funcionamiento del sistema federal y del modelo republicano de representación política en la capital; sistema electoral; sistema de partidos Políticos: régimen político y democracia; estabilidad política y social Gobierno del D.F: ciudadanía y derechos políticos;	

[570] Véase *idem.*

convocar a elecciones extraordinarias en caso de falta absoluta del Presidente de la República. […] Reconocemos hoy que se está cumpliendo con un compromiso contrarído aquí en la toma de posesión de él mismo. Ojalá y esta experiencia de consenso, en medio de tantos acontecimientos violentos en el país, nos confirme el camino venidero para culminar positivamente todos los trabajos de la reforma del Estado."[571]		elecciones	

Deliberación en el Congreso Ordinario de 1996[572]

P6) Dictamen de la Comisión de Gobernación y Puntos Constitucionales de la Cámara de Diputados, acerca del proyecto de decreto que reforma, adiciona y deroga disposiciones de los artículos 35, 36, 41, 54, 56, 60, 73, 74, 94, 98, 99, 101, 105, 108, 110, 111, 116, 122 y el tercero transitorio del decreto de fecha 2 de septiembre de 1993.

Sesión: 31de julio de 1996 Deliberación: Dictamen de la Comisión de Gobernación y Puntos Constitucionales, respecto a la iniciativa suscrita por los coordinadores de los grupos parlamentarios de los partidos políticos representados en las cámaras de Diputados y de Senadores, conjuntamente con el Presidente de la República, que contiene proyecto de decreto que reforma, adiciona y deroga diversas disposiciones de los artículos 35, 36, 41, 54, 56, 60, 73, 74, 94, 98, 99, 101, 105, 108, 110, 111, 116, 122 y el tercero transitorio del decreto de fecha 2 de septiembre de 1993, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en materia electoral.		Objetos discursivos, naturaleza y tipo de argumentos	
Proponente Argumento	Oponente Contra/argumento	Proponente	Oponente
Diputado Graco Luis Ramírez Garrido Abreu (PRD) "Tengo la impresión, muy respetuosa, de que en la lógica de esta reforma prevaleció el fijar las reglas de los partidos políticos junto con el Gobierno, olvidándose que final y esencialmente de lo que se trata es del ejercicio libre y voluntario de los ciudadanos para ejercer mediante el sufragio el mandato del voto. Se trata de condiciones no para los partidos políticos exclusivamente, sino garantías para los ciudadanos para poder ejercer con toda libertad el sufragio y poder elegir de esta manera a sus representantes o al poder que lo gobierne. […] Aquí se demuestra la convivencia desafortunada de la mayoría de los partidos políticos y el Gobierno, para mantener un oligopolio. Reconozco la actitud de mi grupo parlamentario, pero no puedo estar de acuerdo con el espíritu de esta reforma que niega ese derecho. Se habla aquí de trascender a regímenes políticos democráticos, se habla aquí de compararnos con otros sisObjetos discursivos políticos, de tener acceso y pertenencia a lo que el sistema mundial califica como los regímenes democráticos. En Argentina la Constitución Política reconoce justamente el derecho de las personas para ser candidatos. En Chile, en su Carta Magna, se establece que el sistema electoral público garantizará siempre la		Gobierno federal: gestión Federalismo: constitución, concurrencia de facultades; funcionamiento del sistema federal y del modelo republicano de representación política en la capital; sistema electoral; sistema de partidos; análisis comparativo del sistema político Políticos: régimen político y democracia	

[571] Véase *idem.*
[572] Véase *idem.*

plena igualdad entre los independientes y los miembros de partidos políticos. En Europa, la Ley Orgánica del Régimen Electoral de España menciona que junto al nombre de los candidatos puede hacerse constar su condición de independiente. En Gran Bretaña se consagra en las normas electorales que cada candidato será proclamado por un documento de proclamación individual, donde se hará constar si es propuesto en forma personal o si alguien que lo proponga lo secunda. […] ¿Qué pasaría si la coincidencia es tal y van todos a la lista de sus partidos? ¿Cuántos legisladores? ¿Cuántos senadores tienen para Aguascalientes? Le vamos a demostrar un mecanismo que plantee la equidad y la representación y no tengamos entonces que repetir y congestionar también, el Senado, de habitantes del Distrito Federal, ¿cuántos senadores va a tener el Distrito Federal?, ¿para cuántos les gusta?, si las listas van a ser decididas por los partidos políticos."[573]		Gobierno del D.F: ciudadanía y derechos políticos	

Deliberación en el Congreso Ordinario de 1996[574]

P7) Dictamen de la Comisión de Gobernación y Puntos Constitucionales de la Cámara de Diputados, acerca del proyecto de decreto que reforma, adiciona y deroga disposiciones de los artículos 35, 36, 41, 54, 56, 60, 73, 74, 94, 98, 99, 101, 105, 108, 110, 111, 116, 122 y el tercero transitorio del decreto de fecha 2 de septiembre de 1993.

Sesión: 31de julio de 1996 Deliberación: Dictamen de la Comisión de Gobernación y Puntos Constitucionales, respecto a la iniciativa suscrita por los coordinadores de los grupos parlamentarios de los partidos políticos representados en las cámaras de Diputados y de Senadores, conjuntamente con el Presidente de la República, que contiene proyecto de decreto que reforma, adiciona y deroga diversas disposiciones de los artículos 35, 36, 41, 54, 56, 60, 73, 74, 94, 98, 99, 101, 105, 108, 110, 111, 116, 122 y el tercero transitorio del decreto de fecha 2 de septiembre de 1993, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en materia electoral.		Objetos discursivos, naturaleza y tipo de argumentos	
Proponente Argumento	Oponente Contra/argumento	Proponente	Oponente
Diputado Alejandro Rojas Díaz-Durán (PRI) "En primer término, yo creo que este avance sustantivo para tener un mejor marco de competencia democrática, es producto del esfuerzo de buena parte de los que aquí están. Yo creo que efectivamente las fuerzas políticas, si no deben sentirse del todo satisfechas, sí ciertamente habrá que reconocer que hay avances sustantivos que pueden encaminarse con fuerza para construir un nuevo régimen político más democrático, más justo y más libre. […] Creo que fue un error el hecho de no haber incluido el derecho que tienen los mexicanos, todos, para que puedan registrarse independientemente de los partidos políticos,		Gobierno federal: gestión Federalismo: constitución, concurrencia de facultades; funcionamiento del sistema federal y del modelo republicano de representación política en la	

[573] Véase *idem.*
[574] Véase *idem.*

porque eso hubiera fortalecido a los propios partidos; el hecho de entrar en competencia con liderazgos, con personalidades o con ideas, hace también posible que las estructuras partidarias entren a un proceso interno de mejoría y de mejores propuestas. Yo creo que cerrar el paso a las candidaturas independientes, va en contra de los propios partidos políticos. […] Pero también, quiero hacer mención de algo que me preocupa como capitalino, que la reforma al artículo 122 en su base segunda, impida ahora que quien haya ocupado el cargo de Jefe del Gobierno de la ciudad, lo haga nuevamente por la vía electoral. Yo creo que esta reforma es excluyente, autoritaria y se asemeja a las reformas que se hicieran en Sudáfrica, porque esto es en los hechos un apartheid, no se puede excluir a nadie de sus derechos políticos para participar en los puestos de elección popular. Están contraviniendo el artículo 35 constitucional, el artículo 36 y el artículo 39, porque ese cargo no ha sido nunca de elección en los tiempos modernos y ahora que va a ser de elección, no puede aplicarse una cláusula que todos sabemos tiene un destinatario; no podemos legislar en función de un solo hombre o de un solo grupo de hombres. Respetar sus derechos políticos, sus libertades, es respetar los derechos políticos de todos nosotros, es respetar la libertades públicas de todos los mexicanos también. No podemos permitir que se le impida a participar a nadie a un cargo de elección popular, por el solo hecho de haberlo ocupado, sin haber sido electo previamente. […] ¿A qué le temen? ¿Por qué le temen? ¿Qué no estamos aprobando una reforma democrática? ¿Qué no estamos promoviendo los derechos y las libertades de los mexicanos? ¿Qué no estamos nosotros aprobando supuestamente la gran apertura para la defensa de los derechos civiles de todos? Entonces ¿por qué vamos a aprobar una reforma que limita los derechos de unos? Yo creo que eso atenta contra el espíritu constitucional y, sobre todo, contra lo más sagrado que podemos tener los ciudadanos, que es el derecho de participar en los asuntos públicos del país. Esta política del apartheid nos pone a nivel que ya ni Sudáfrica lo tiene. No es posible que aprobemos esta reforma. Ojalá hubiese sensatez y como legisladores, le pidiéramos a la Suprema Corte de Justicia que dé su opinión si esto es constitucional o no, si esto viola o no las garantías individuales de algunos mexicanos. ¿Por qué no solicitar a la Suprema Corte de Justicia, de la misma manera que el Ejecutivo le pidió su opinión sobre el caso de Aguas Blancas, que opine sobre estas reformas al		capital; sistema electoral; sistema de partidos; análisis comparativo del sistema político Políticos: régimen político y democracia Gobierno del D.F: ciudadanía y derechos políticos; estructura y funcionamiento del gobierno; elecciones	

342

122 constitucional? ¿No les parecería justo que se dé una opinión de quienes conocen perfectamente la materia, puedan opinar? ¿Por qué no le damos ese tiempo? ¿Por qué no le damos la oportunidad a que sea el derecho y el principio lo que impere, porque en este país lo que debe imperar es la verdad, es la justicia, es la democracia y las libertades, no debe imperar el capricho ni la obsesión o choricera que tienen por impedirle el paso a un hombre o algunos personajes que pueden contribuir con sus ideas al perfeccionamiento de la democracia?"[575]			

[575] Véase *idem.*

Apéndice 5

Argumentos	Naturaleza de los argumentos en la deliberación legislativa (incluidos en las tablas P1-P7) Congreso Ordinario de 1996	Número de iteraciones en el discurso	Porcentajes %		
a	Gestión del gobierno federal	6	9.4		
b	Recursos financieros y hacendarios del gobierno federal	2	3.1		
c	Seguridad Nacional y Milicia	0	0.0		
d	Facultades del Congreso (ordinario y constituyente)	2	3.1		
e	Constitución, concurrencia de facultades: Federación, estados y municipios	7	10.9		
f	Régimen político y democracia	7	10.9		
g	Estabilidad política y social	2	3.1		
h	Medios y vías de comunicación	2	3.1		
i	**Sistema electoral**	7	10.9	Sin relación D.F.	
j	**Sistema de partidos**	7	10.9	Núm.	%
k	Funcionamiento del sistema federal y del modelo republicano representativo	6	9.4	48.0	75.0
l	Concentración del poder político en el D.F.	0	0.0		
m	Concentración de riqueza económica en el D.F.	0	0.0		
n	Propuestas para trasladar de lugar al D.F.	0	0.0		
o	Densidad poblacional en el D.F.	0	0.0		
p	Extensión y ubicación territorial del D.F.	0	0.0		
q	Actividad productiva y comercial en el D.F.	0	0.0		
r	Estructura y funcionamiento del gobierno del D.F.	4	6.3		
s	Ciudadanía y derechos políticos en el D.F.	6	9.4		
t	Desarrollo cultural e intelectual en el D.F.	0	0.0	Con relación D.F.	
u	Hábitos y costumbres en el D.F.	0	0.0	Núm.	%
v	**Elecciones en el D.F.**	6	9.4	16.0	25.0
		64	100.0		

Argumentos Vinculados al DF Tablas P1-P7 (iteraciones, Tablas l-v)	Argumentos no referidos al DF Tablas P1-P7 (iteraciones, Tablas a-k)
16	48
25%	75%

Agrupación jerárquica de argumentos alusivos en la deliberación legislativa (incluidos en las tablas P1-P7) Congreso 1996					
Iteraciones	Argumento	Porcentaje	agrupación por niveles		
6	a:GGF	9.4	II		
2	b: RFHGF	3.1	IV		
0	c: SNM	0.0	V		
2	d:Congreso	3.1	IV		
7	e:CFEM	10.9	I		
7	f: RPD	10.9	I		
2	g: EPS	3.1	IV		
2	h: MVC	3.1	IV		
7	i: SE	10.9	I	Sin relación D.F.	
7	j: SP	10.9	I	Núm.	%
6	k:FSFMR	9.4	II	48.0	75
0	l:CPPDF	0.0	V		
0	m:CREDF	0.0	V		
0	n:PTLDF	0.0	V		
0	o:DPDF	0.0	V		
0	p:EUTDF	0.0	V		
0	q:APCDF	0.0	V		
4	r:EFGDF	6.3	III		
6	s:CDPDF	9.4	II		
0	t:DCIDF	0.0	V	Con relación D.F.	
0	u:HCDF	0.0	V	Núm.	%
6	v:EDF	9.4	II	16.0	25
64		100.0			

Anexo 3

Los congresos constituyentes del siglo XIX y el diseño del Distrito Federal mexicano.

Tabla 3.1.1 División de Poderes (facultades)		
Legisladores en 1824[576]	Legisladores en 1857[577]	Legisladores en 2002[578]
Fecha: 23 de julio de 1824 Orador: El Sr. [Manuel] Ortiz de la Torre [representante del Territorio de Baja California]:	Fecha: 10 de diciembre de 1856 Orador: El Sr. [Ignacio] Ramírez [representante de Sinaloa]:	Fecha: 1 de octubre de 2002 Orador: Senador Esteban Ángeles Cerón (PRI) (a nombre de las comisiones dictaminadoras):
"el congreso general [para determinar o cambiar la residencia de los Poderes de la Unión debe observar que] las mutaciones de esta clase no se pueden [llevar a cabo] sino con la intervención y consentimiento de las legislaturas particulares de los estados." (DDF[a], p.57). _____ Fecha: 28 de octubre de 1824 Orador: Ayuntamiento Constitucional (del estado de) México: "nuestra constitución autoriza al congreso general para que elija el lugar de la residencia de los supremos poderes [sin embargo, este es una facultad exclusiva] de los congresos ordinarios […] que han de componerse de dos camaras de representantes [y] el actual [Congreso Constituyente] siendo un cuerpo indiviso, es claro que está fuera de sus atribuciones" (DDF[a], p.69-70)	"el Congreso no tiene facultad para atacar la soberanía de los Estados" (DDF[b], 1992:10-11; Zarco, 1956:1106) _____ Fecha: 11 de diciembre de 1856 Orador: El Sr. [José María] Mata [representante de Veracruz]: A propósito de cambiar la residencia de los Poderes de la Unión: Dicha facultad "no corresponde al Congreso Constituyente, sino a los constitucionales, resolver esta cuestión" (DDF[b], 1992:13; Zarco, 1956:1110). _____ Fecha: 11 de diciembre de 1856 Orador: El Sr. [Francisco] Zarco [representante de Durango]: [La comisión estaba encargada sólo] de proponer una nueva división territorial […], no estaba en sus atribuciones resolver la cuestión política y administrativa sobre la residencia de los supremos poderes […] los Congresos Constitucionales deben tener la facultad de fijar y cambiar la residencia del Gobierno de la Unión" (DDF[b], 1992:14-16; Zarco, 1956:1111-1114). _____ Fecha: 3 de enero de 1857 Orador: El Sr. [Antonio] Aguado [representante de Guanajuato]: La propuesta de la comisión "coarta las facultades de los congresos constitucionales, […] la mayoría	"Es importante resaltar que las comisiones dictaminadoras están muy conscientes, y tienen muy claros los derechos que deben tener todas las personas que habitan el Distrito Federal, así como también las atribuciones y competencias con las que deben gobernar las autoridades legislativas, administrativas, judiciales, jurisdiccionales, delegacionales y políticas que gobiernan nuestra capital, por lo que nuestra tarea debe atender a la presentación de iniciativas orientadas a

[576] Véase DDF[a], *Cuadernos de la Reforma Política de la Ciudad de México. Debates Legislativos 1824*, México, DDF, 1992; Oziel Serrano, *La reforma política del Distrito Federal*, México, CENAM-PyV, 2001, pp. 55-76.
[577] Véase Francisco Zarco, *Historia del Congreso. op cit.*; DDF[b], *DDF Cuadernos de la Reforma Política de la Ciudad de México. Debates Legislativos 1857*, México, DDF, 1992.
[578] Véase Senado de la República. *Gaceta Parlamentaria* N^0 64, *op cit*.

	de la comisión no alega ningún fundamento para probar que esta atribución corresponde al actual congreso [Constituyente]" (DDF[b], 1992:26; Zarco, 1956:1180).	satisfacer el interés y el clamor de la ciudadanía. Por todo lo expuesto, compañeras y compañeros Senadores, les solicito su voto en favor del presente dictamen." _____ _____ Fecha: 1 de octubre de 2002 Orador: David Jiménez González (PRI): "lo que no podemos aceptar es que se violente el pacto federal, se trastoquen las facultades que tienen los poderes federales y fundamentalmente se les restrinja muchas de ellas a los que actualmente tienen"

Tabla 3.1.2 Federalismo		
Legisladores en 1824[579]	Legisladores en 1857[580]	Legisladores en 2002[581]
Fecha: 22 de julio de 1824 Orador: El Sr. Secretario de Relaciones (Exteriores e Interiores) (Lucas Alamán)[582]:	Fecha: 10 de diciembre de 1856 Orador: El Sr. [Guillermo] Prieto: [representante de Puebla]:	Fecha: 1 de octubre de 2002 Orador: Senador Esteban Ángeles Cerón (PRI) (a nombre de las comisiones dictaminadoras):
"se debe buscar el centro de la población y no del país […] [si permanecen los poderes	"Retardar la erección del Estado del Valle [de México] es conculcar el principio federativo, es violentar la	"de aprobarse la minuta quedarían restringidos y limitados los poderes federales

[579] Véase DDF[a], *Cuadernos de la Reforma Política de la Ciudad de México. Debates Legislativos 1824*, México, DDF[a], 1992, 80 páginas; Oziel Serrano, *La Reforma Política del Distrito Federal*. México, CENAM-PyV, 2001, páginas 55-76.
[580] Véase Francisco Zarco, *Historia del Congreso Extraordinario Constituyente (1856-1857)*, México, COLMEX, 1956; DDF[b], *DDF Cuadernos de la Reforma Política de la Ciudad de México. Debates Legislativos 1857*, México, DDF, 1992.
[581] Véase Senado de la República. *Gaceta Parlamentaria*, *op cit.*
[582] Véase Rogelio Álvarez. *Op cit*. , p. 4.

federales en el estado de México] no habrá que erogar gasto alguno para comprar un territorio y edificar una nueva ciudad como en los Estados Unidos" (DDF[a], pp. 17-18). _____ Fecha: 22 de julio de 1824 Orador: El Sr. Secretario de Hacienda (Francisco Arriaga)[583]: "es absolutamente imposible la traslación de los supremos poderes […] á otro estado […] México está en el centro de los capitalistas […] contacto inmediato del comercio de Europa [también es el lugar en donde concurren] todos los comerciantes estranjeros […] el préstamo aquí jamás le hace falta al gobierno" (DDF[a], pp. 19-21).	misma Constitución, es incurrir en una monstruosa inconsecuencia" (DDF[b], 1992:11; Zarco, 1956:1107-1108). _____ Fecha: 10 de diciembre de 1856 Orador: El Sr. [Ignacio] Ramírez: [representante de Sinaloa][584]: "Querétaro creyó ver un beneficio en la traslación de los supremos poderes; pero, luego que supo que iba a perder su libertad y su independencia, consideró la medida como una verdadera calamidad" (DDF[b], 1992:10-11; Zarco, 1956:1106). _____ Fecha: 28 al 31 de enero de 1857 Orador: El Sr. [Francisco] Bauet [representante de Puebla]: "[No existe] razón en privar al distrito de un gobierno propio, ni someter asuntos interiores de una localidad a los poderes de la Unión, que según el principio federativo, no debe tener incumbencia" (DDF[b], 1992:33; Zarco, 1956:1240).	ante los órganos de gobierno del Distrito Federal, rompiéndose, en consecuencia, el orden constitucional que actualmente impera, lo cual podría concluir en el eventual sometimiento de los poderes federales." _____ ___ Fecha: 1 de octubre de 2002 Orador: David Jiménez González (PRI): "de ninguna manera podemos nosotros quedar como poderes federales supeditados a los órganos de gobierno del Distrito Federal. Y por consiguiente, no lo podemos hacer por la misma naturaleza jurídica, política que la Constitución marca respecto a la ciudad de México como capital de la República."

Tabla 3.1.3 Democracia		
Legisladores en 1824[585]	Legisladores en 1857[586]	Legisladores en 2002[587]
Fecha: 22 de julio de 1824 Orador: El Sr. [Santos] Vélez [representante de Zacatecas]:	Fecha: 28 al 31 de enero de 1857 Orador: El Sr. [José María] Mata [representante de Veracruz]:	Fecha: 1 de octubre de 2002 Orador: Senador Esteban Ángeles Cerón (PRI) (a nombre de las comisiones dictaminadoras):
"la nación toda teme […] el influjo siempre funesto á la libertad, de tanto poder y riqueza aglomerada en un solo punto" (DDF[a], pp. 22-28).	"la organización municipal en manos del pueblo, basta para asegurar la libertad local y la buena administración de las rentas […] sobran motivos para esperar [que el gobierno local] sea democrático y arreglado á los principios de la Constitución." (DDF[b], 1992:33; Zarco, 1956:1239). _____ Fecha: 28 al 31 de enero de 1857 Orador: El Sr. Ramírez:[588]	"en los últimos años se han realizado reformas tendientes a dotar al Distrito Federal, y a su población, de amplias atribuciones y derechos, destacándose la creación de un gobierno propio, y la participación ciudadana en la elección de sus autoridades y representantes."

[583] Véase *idem*.
[584] Para corroborar los nombres completos de los legisladores constituyentes de 1856-1857 y sus lugares de origen, véase Horacio Labastida, *Reforma y república restaurada*. *Documentos para la historia de México*, México, Miguel Ángel Porrúa, 1995, pp. 233-237 y, DDF[b], *op cit.*, páginas 7-38.
[585] Véase DDF[a], *Cuadernos de la Reforma Política … op cit.*; Oziel Serrano, *La Reforma … op cit*. pp. 55-76.
[586] Véase Francisco Zarco, *Historia del Congreso …op cit.*; DDF[b], *DDF Cuadernos de la Reforma Política… op cit.*
[587] Véase Senado de la República. *Gaceta Parlamentaria* N^0 64, *op cit*.

	Aseguró que "donde reside el gobierno de la Unión, no pueden tener los ciudadanos autoridades propias ni derechos políticos, es menos malo que el lugar sacrificado sea el mas corto posible y que se busque un pueblo que sus intereses materiales pueda recibir algun beneficio de la residencia del gobierno" (DDF[b], 1992:36-37; Zarco, 1956:1243).	

Tabla 3.1.4 Representación política		
Legisladores en 1824[589]	Legisladores en 1857[590]	Legisladores en 2002[591]
Fecha: 22 de julio de 1824 Orador: El Sr. [Santos] Vélez [representante de Zacatecas][592]:	Fecha: 28 al 31 de enero de 1857 Orador: El Sr. [Guillermo] Prieto [representante de Puebla]:	Fecha: 1 de octubre de 2002 Orador: Senador Esteban Ángeles Cerón (PRI) (a nombre de las comisiones dictaminadoras):
"Parece por una parte chocante que los poderes generales ecsistan en un pueblo que no gobiernan, [es] repugnante que esta misma autoridad […] tenga que rendir a los primeros ciertos respetos y consideraciones." (DDF[a], pp. 22-28). _____ Fecha: 29 de octubre de 1824 Orador: El Sr. [José María] Becerra [representante de Veracruz]: "lo que todos llevariamos con gusto seria que los supremos poderes se alojasen en las capitales de nuestros estados, permaneciendo los nuestros en ellas, observando el reglamento que se jusgase conveniente […] lo contrario seria una iniquidad" (DDF[a], p.73). _____ Fecha: 17 de mayo de 1825 Orador: El Sr. Nájera: "no solo el estado de México que con su desmembración de su capital queda reducido á la nulidad, sino aun todos los demas estados se perderán de vista ante el poder supremo de la república que será	Con respecto a que los Poderes de la Unión permanecieran en el Valle de México dijo: "Cuando se salvan los trámites casi siempre se atropellan los derechos y se comenten iniquidades" (DDF[b], 1992:31-32; Zarco, 1956:1235-1237). _____ Fecha: 28 al 31 de enero de 1857 Orador: El Sr. [Francisco] Bauet [representante de Puebla]: "La redacción del artículo es poco clara […] y como el pueblo no ha de tener legislatura, o una asamblea por su régimen interior, resulta que es ilusoria la reserva que se le hace de su organización municipal, pues en realidad no tiene medios para arreglarla" (DDF[b], 1992:33; Zarco, 1956:1240).	"la Asamblea Legislativa no tiene competencias para presentar iniciativas de reformas constitucionales ante el H. Congreso de la Unión." _____ Fecha: 1 de octubre de 2002 Orador: Demetrio Sodi de la Tijera (PRD): "No se trata de quitarle facultades ni al Senado de la República, ni al Congreso de la Unión, ni al gobierno federal; de lo que se trata es que los capitalinos, los representantes populares del Distrito Federal puedan darle al Distrito Federal el marco de gobierno, de organización de gobierno que requiere la ciudad." _____- _____ _ Fecha: 1 de octubre de 2002 Orador: David Jiménez González (PRI): "no estamos de acuerdo en que la Asamblea tenga facultades para poder presentar iniciativas de reformas constitucionales"

[588] Citado en el primer capítulo de la tesis, apartado de la sesiones del 28 al 31 de enero de 1857, puesto que no se trata del Legislador sinaloense Ignacio Ramírez. Véase DDF[b], *Cuadernos de la Reforma Política*. *Op cit.* pp. 36-37.
[589] Véase DDF[a], *Cuadernos de la Reforma Política … op cit.* Oziel Serrano, *La Reforma … op cit*. pp. 55-76.
[590] Véase Francisco Zarco, *Historia del Congreso …op cit.*; DDF[b], *DDF Cuadernos de la Reforma Política… op cit.*
[591] Véase Senado de la República. *Gaceta Parlamentaria* N^0 64, *op cit*.
[592] Véase Horacio Labastida, *Reforma y República Restaurada. Documentos para la historia del México independiente*, México, Miguel Ángel Porrúa, 1995, pp. 149-153.

formidable: que la declaración de distrito federal que se ha hecho de esta ciudad, es por tanto contraria al espíritu de la constitución" (DDF[a], p. 78).		

Tabla 3.1.5 Residencia de los Poderes Federales		
Legisladores en 1824[593]	Legisladores en 1857[594]	Legisladores en 2002[595]
Fecha: 22 julio de 1824 Orador: El Sr. Secretario de Justicia (Pablo de la Llave)[596]:	Fecha: 10 de diciembre de 1856 Orador: El Sr. [Espiridión] Moreno [representante de Jalisco]:	Fecha: 1 de octubre de 2002 Orador: Demetrio Sodi de la Tijera(PRD):
"es imposible trasladarse [a Querétaro] para ello se necesita de una suma cuantiosa […] [además de] negociar diariamente gruesas sumas [que financien al gobierno federal] solo se facilita en México, por la grande reunión que aqui hay de ricos capitalistas […] [existe] entre nosotros, una predisposición, una cierta tendencia y conato á la disolución [que aparecerá en cuanto] el gobierno se arranque de México […] [los promotores de la propuesta deben tomar en] consideración […] nuestras relaciones esteriores, y como decisiva la de nuestra seguridad é independencia […] [el estado de] México está en el centro militar […] en el círculo y área de nuestras comunicaciones con las potencias europeas" (DDF[a], pp. 13-14).	"combinar la existencia del Estado del Valle con la estancia de los poderes supremos en la ciudad de México […] es enteramente imposible […] Conviene, pues, que el Gobierno abandone esta atmósfera corrompida, que salga a mudar temperamento y a respirar aires más puros" (DDF[b], 1992:8; Zarco, 1956:1107). En la ciudad de México "reinan las malas costumbres, aquí no hay ni rastro de virtudes […] Aquí los hombres se afeminan porque hay riqueza, porque hay abundancia, porque hay agiotistas y […] sobran recursos […] Es preciso llegar al Gobierno lejos, muy lejos de este foco de corrupción" (DDF[b], 1992:14; Zarco, 1956:1111). _____ Fecha: 28 al 31 de enero de 1857 Orador: El Sr. [José María] Mata [representante de Veracruz]: La comision ha querido asegurar al distrito la libertad municipal, ya que el congreso ha creido imposible que ecsistan á la vez en un mismo punto los poderes de la Unión y los de un Estado" (DDF[b], 1992:33; Zarco, 1956:1239).	"Pretender que el Congreso de la Unión siga definiendo cómo se resuelven los problemas de tránsito, o los problemas de seguridad o de ecología, de la ciudad de México, del Distrito Federal, pues es simplemente no reconocer que la mayor parte de los legisladores del país ignoran totalmente cuáles son los problemas de la ciudad."

Tabla 3.1.6 Gobierno del D. F.		
Legisladores en 1824[597]	Legisladores en 1857[598]	Legisladores en 2002[599]

[593] Véase DDF[a], *Cuadernos de la Reforma Política … op cit.*; Oziel Serrano, *La Reforma … op cit.* pp. 55-76.
[594] Véase Francisco Zarco, *Historia del Congreso …op cit.*; DDF[b], *DDF Cuadernos de la Reforma Política… op cit.*
[595] Véase Senado de la República. *Gaceta, op cit.*
[596] Véase Rogelio Álvarez. *Op cit.* , p. 4.
[597] Véase DDF[a], *Cuadernos de la Reforma Política … op cit.* ; Oziel Serrano, *La Reforma … op cit.* , pp. 55-76.

Fecha: 22 de julio de 1824 Orador: El Sr. Secretario de Relaciones (Exteriores):	Fecha: 10 de diciembre de 1856 Orador: El Sr. [Ignacio] Ramírez [representante de Sinaloa]:	Fecha: 1 de octubre de 2002 Orador: Senador Esteban Ángeles Cerón (PRI) (a nombre de las comisiones dictaminadoras):
"Si hay competencias [incompatibles] entre los supremos poderes y los particulares del estado, será menester suponer que la constitución está mal hecha porque no deslinda sus facultades y por consecuencia deja descubiertos los puntos en los cuales pueden chocar " (DDF[a], pp. 17-18). _____ Fecha: 22 de julio de 1824 Orador: El Sr. [Santos] Vélez [representante de Zacatecas]: "esta concurrencia no podrá menos que implicar [al gobierno local y al federal] haciéndoles embarazoso el desempeño de sus respectivas atribuciones, por más bien marcadas que se pongan" (DDF[a], pp. 22-28).	"Si se comprende bien cuáles son las funciones de uno otro poder, se verá que es imposible que se choquen. El Gobierno general puede muy bien […] ejercer todas las atribuciones que le encomienda la Constitución. Ningún inconveniente hay en que los poderes locales queden enteramente libres para ejercer sus funciones" (DDF[b], 1992:10-11; Zarco, 1956:1106). _____ Fecha: 28 al 31 de enero de 1857 Orador: El Sr. [Espiridión] Moreno [representante de Jalisco]: El Distrito Federal "no tiene por qué quejarse de desigualdad. Cuando sea Estado tendrá los mismos derechos, la misma organización que los demás Estados; pero entre tanto, es imposible que aquí subsistan uno frente a otro el poder local y el poder general. […] [el] Estado de Jalisco […] no quiere el ensanche del Distrito, que es ya demasiado poderoso" (DDF[b], 1992:35; Zarco, 1956:1241).	"estimamos que lo que se propone en la minuta se orienta principalmente a acrecentar el poder de las autoridades del Distrito Federal, cuando debería orientarse a plantear soluciones que den respuesta al clamor de la población en torno a lo que, solamente por citar unos ejemplos, por ejemplo la inseguridad pública, a la generación de fuentes de riqueza y empleo, a combatir la contaminación que se padece, materias fundamentales ausentes en la minuta que se dictamina." _____ Fecha: 1 de octubre de 2002 Orador: Demetrio Sodi de la Tijera (PRD): "A partir de 1997 tenemos un gobierno auténtico, un gobierno que fue elegido por la población. Sin embargo, ese gobierno no tiene facultades suficientes para resolver muchas cosas. Para organizar al gobierno de la ciudad [este] no tiene facultades; no tiene facultades para decir cómo se organiza el gobierno de la ciudad, y como se da respuesta a ese gobierno, a los problemas que enfrenta la ciudad en ecología, a los problemas que enfrenta la ciudad en seguridad, en agua, en drenaje, etc." "Sin duda, una vez que le demos más facultades al gobierno de la ciudad, pueda el gobierno de la ciudad, por sí mismo tener más facultades para resolver problemas con los cuales hoy tiene limitaciones."

Tabla 3.1.7 Derechos políticos en el D.F.		
Legisladores en 1824[600]	Legisladores en 1857[601]	Legisladores en

[598] Véase Francisco Zarco, *Historia del Congreso …op cit.* ; DDF[b], *DDF Cuadernos de la Reforma Política… op cit.*
[599] Véase Senado de la República. *Gaceta Parlamentaria* N^0 64, *op cit*.
[600] Véase DDF[a], *Cuadernos de la Reforma Política … op cit.*; Oziel Serrano, *La Reforma … op cit.* , pp. 55-76.

		2002[602]
Fecha: 23 de octubre de 1824 Orador: El Sr. [Mariano] Marín [representante de Puebla]:	Fecha: 10 de diciembre de 1856 Orador: El Sr. [Francisco] Zarco: [representante de Durango]	Fecha: 1 de octubre de 2002 Orador: Senador Esteban Ángeles Cerón (PRI) (a nombre de las comisiones dictaminadoras):
"Es más conveniente reservar esta asignación al futuro congreso […] el mismo congreso ha de ejercer en el distrito las atribuciones de Poder Legislativo de un estado, y para no privar á sus vecinos del derecho á obrar activamente en todos los asuntos de la federación, las juntas electorales de todos los estados pueden nombrar para diputados y senador á los vecinos del distrito de la federación como (a) sus propios vecinos" (DDF[a], p.61). _____ Fecha: 17 de mayo de 1825 Orador: El Sr. Mora (¿Ignacio de Mora y Villamil, representante de Guanajuato?) "pedimos al congreso […] para que no se proceda á discutir el dictamen pendiente sobre el distrito federal: primero, sin oír previamente el voto de las legislaturas de los estados. Segundo, […] [se] consulte el modo de arreglar el ejercicio de los derechos políticos de los habitantes del pretendido distrito […] [es] preciso que los [habitantes de la ciudad de México] ejerciten estos mismos derechos que los demas ciudadanos, y que si bajo el pretesto de conveniencia pública se decreta que una parte de la población tan considerable como esta deje de ejercer sus	"si el Congreso ha reconocido los legítimos e incuestionables derechos del pueblo del Distrito a tener un gobierno propio y a existir como Estado de la federación, debe acompañarse en que la declaración que acaba de hacer sea una verdad práctica y no una vana promesa que sólo sirva para crear dificultades. La condición que retarda al Distrito su erección en Estado sólo tiende a nulificar el acuerdo del Congreso" (DDF[b], 1992:8; Zarco, 1956:1104). _____ Fecha: 10 de diciembre d 1856 Orador: El Sr. [Guillermo] Prieto [representante de Puebla]: "los derechos no se proclaman con condiciones y porque la rectitud del Congreso no pude querer imponer una especie de pena a la población de [la ciudad de] México, mientras, por estas o aquellas causas residan aquí los poderes de la federación. Si tal se hiciere, se excitaría al Distrito a la rebelión para reivindicar sus derechos" (DDF[b], 1992:11; Zarco, 1956:1107-1108). _____ Fecha: 28 al 31 de enero d 1856 Orador: El Sr. [Guillermo] Prieto [representante de Puebla]: "están pendientes las adiciones relativas á los derechos [políticos de los habitantes] del Distrito […] El Congreso [constituyente] debe detenerse ante el riesgo de cometer una injusticia, no ya contra población tan numerosa, sino aun contra un solo ciudadano" (DDF[b], 1992:31-32; Zarco, 1956:1235-1237). _____ Fecha: 28 al 31 de enero d 1856 Orador: El Sr. [Ignacio] Ramírez [representante de Sinaloa]: "el dictamen [de la comisión consuma] el despojo de todos los derechos, privándolo [a los habitantes del Distrito Federal] de elegir gobernador y una asamblea que intervenga en su régimen interior, y arrebatándole sus rentas" (DDF[b], 1992:32-33; Zarco, 1956:1239). _____	"en los últimos años se han realizado reformas tendientes a dotar al Distrito Federal, y a su población, de amplias atribuciones y derechos, destacándose la creación de un gobierno propio, y la participación ciudadana en la elección de sus autoridades y representantes."

[601] Véase Francisco Zarco, *Historia del Congreso …op cit.*; DDF[b], *DDF Cuadernos de la Reforma Política… op cit.*

[602] Véase Senado de la República. *Gaceta Parlamentaria* N^0 64, *op cit*.

derechos políticos […] la legislatura de México […] pide á la cámara declare previamente los derechos (políticos), porque dejando esta resolución para (después) nunca llegara a conseguirse" (DDF[a], p. 77-79).	Fecha: 28 al 31 de enero d 1856 Orador: El Sr. [Francisco] Zarco [representante de Durango]: Con respecto al Distrito Federal "se proclaman sus derechos, pero con plazo, con condiciones, de tal manera, que la proclamación es una burla sangrienta, una inhumana ironía, una Constitución idilio, una (Constitución) novela […] Pide autoridades propias, organización que convenga á sus necesidades, y se le concede el gran favor de que nombre á sus ayuntamientos!" (DDF[b], 1992:38; Zarco, 1956:1254-1256).	

Anexo 4

Discurso de los senadores, 01 octubre del 2002

1. Es todo, señor Presidente. [603]

I.

2. El C. Presidente Cárdenas Hernández: En consecuencia, está a
3. discusión el dictamen. Se concede el uso de la tribuna al Senador
4. Esteban Ángeles Cerón, por las comisiones, para fundamentar el
5. dictamen, en términos del artículo 108 del Reglamento para el Gobierno Interior.

II.

6. El C. Senador Esteban Miguel Ángeles Cerón: Gracias, señor
7. Presidente; compañeras y compañeros Senadores:

III.

8. En nombre de las Comisiones Unidas del Distrito Federal; de Puntos
9. Constitucionales, y de Estudios Legislativos, encargadas de dictaminar la
10. minuta con proyecto de Decreto por el que se reforman y adicionan los
11. artículos 73, 76, 89, 108, 109, 110, 111 y 122 de la Constitución Política
12. de los Estados Unidos Mexicanos, expreso a ustedes, de manera sintética,
13. los razonamientos que fundamentan el dictamen de estas comisiones
14. unidas con base en los artículos 39, 45 y demás relativos a la Ley
15. Orgánica del Congreso Federal, así como los artículos 56, 60, 87, 88, 95
16. y demás aplicables al Reglamento del Gobierno Interior del Congreso

[603] Véase el discurso de los senadores, pronunciado en tribuna el primero de octubre de 2002, a propósito del dictamen de las Comisiones Unidas del Distrito Federal; de Puntos Constitucionales, y de Estudios Legislativos, encargadas de dictaminar la minuta con proyecto de Decreto por el que se reforman y adicionan los artículos 73, 76, 89, 108, 109, 110, 111 y 122 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos). Véase: Senado de la República. *Gaceta Parlamentaria* N^0 64, martes 1 de octubre de 2002, LVIII Legislatura, tercer año de ejercicio, primer periodo extraordinario. http://www.senado.gob.mx/content/sp/sp/content/gaceta/content/ordinaria/58/content/116/dictamen_reformas73_76_etc.html; Diario de los debates N^0 10, 1 de octubre de 2002, LVIII Legislatura, tercer año de ejercicio, primer periodo extraordinario. http://www.senado.gob.mx/diario.php?ver=punto&legislatura=LVIII&a=III&diario=10&periodo=Primer%20Periodo%20Ordinario&fecha=Octubre%201.%202002&id=220&id=221&id=222&id=223&id=224&id=225&id=226&id=227&id=228&id=229&id=230&id=231&id=232&id=23.

17. General de los Estados Unidos Mexicanos.

IV.

18. Las comisiones que dictaminan, están persuadidas de la importancia de la
19. minuta que nos ocupa. Por lo que, en su momento, de acuerdo con una
20. agenda de trabajo, se desarrollaron múltiples reuniones que nos
21. permitieron ampliar y profundizar el conocimiento de las reformas
22. contenidas en la minuta que se dictamina.

V.

23. Para tal propósito, fue fundamental conocer el criterio de las instituciones
24. de organismos como la Comisión de Derechos Humanos del Distrito
25. Federal; el Instituto Electoral del Distrito Federal; el Tribunal Electoral
26. del Distrito Federal; el Tribunal de lo Contencioso Administrativo; el
27. Tribunal Superior de Justicia del Distrito, así como la opinión de
28. diputados federales y de diputados de la Asamblea Legislativa, todas
29. estas instituciones y organismos están implicados en las reformas
30. planteadas en la minuta que nos ocupa.

VI.

31. Asimismo, se desahogaron reuniones con diputados locales del Estado de
32. México con el propósito de analizar el tema metropolitano, dada la
33. importante vinculación que este tema tiene para dicho estado de la
34. República y para el Distrito Federal.

VII.

35. El alcance de la minuta considera cambios trascendentales a diversos
36. preceptos de la Constitución Política de nuestro país, por lo que su
37. análisis y reflexión, tanto para los ponentes expositores, como para los
38. propios Senadores, resultaba fundamental.

VIII.

39. Bajo esta óptica, había que definir con claridad la competencia o
40. incompetencia de origen; la afectación o alteración de la naturaleza
41. jurídico-política del Distrito Federal; la relación institucional que debe

guardarse entre los poderes de la unión y los órganos de gobierno del Distrito Federal.

IX.

De igual manera, resulta sumamente importante dejar constancia a esta soberanía, la opinión que destacados constitucionalistas de nuestro país expresaron sobre las facultades de la Asamblea Legislativa del Distrito Federal y, en general, su opinión acerca de la minuta que contiene el proyecto de reformas constitucionales.

X.

El Dictamen que nos ocupa se ha publicado en la Gaceta Parlamentaria de este día, y en el mismo se contienen detalladamente la argumentación y los razonamientos jurídicos, políticos e históricos que se expresan en un apartado de antecedentes y en dos capítulos.

XI.

En el capítulo A, se analizan las consideraciones generales relacionadas con el conjunto de la iniciativa. En estas consideraciones, se toca primero la introducción que ofrece una breve reseña histórica del Distrito Federal y su relevancia como capital del Estado mexicano.

XII.

Segundo, una reflexión acerca de la naturaleza jurídica del Distrito Federal, que señala la importancia de los principios fundamentales conforme a los cuales quedó organizada jurídica y políticamente la nación mexicana.

XIII.

Tercero, la argumentación que sustenta la falta de competencia de la Asamblea Legislativa del Distrito Federal, para presentar iniciativas de reforma a la Constitución Política, esto con base en el análisis de los artículos 71, 135, 122 y 44 de nuestra Constitución. Señalándose, con claridad, cuáles son los órganos competentes para presentar iniciativas de reforma constitucional; cuál es el procedimiento que debe seguirse para

67. reformarla y quiénes son los órganos constituidos que tienen competencia
68. para intervenir en el proceso reformador.

XIV.

69. Cuarto, razonamientos en torno a la propuesta de cambiar el Estatuto de
70. Gobierno, por un Estatuto Constitucional del Distrito Federal. En este
71. sentido, primero se analiza ampliamente la propuesta que contiene la
72. minuta que se dictamina, en el sentido de otorgar a la Asamblea
73. Legislativa del Distrito Federal, competencia para expedir el documento
74. que se denomina Estatuto Constitucional.

XV.

75. Segundo, las reglas de competencia que rigen las relaciones entre la
76. Federación y el Distrito Federal.

XVI.

77. Tercero, la propuesta de sustraer a los servidores públicos del Distrito
78. Federal, del ámbito de responsabilidad que tienen frente a la Federación,
79. derivadas de sus actos de gobierno.

XVII.

80. Cuarto, la propuesta de privar al Congreso de la Unión de la competencia
81. de legislar en materia de deuda pública.

XVIII.

82. Asimismo, en un apartado B, se ofrecen las consideraciones específicas
83. relacionadas con la iniciativa, presentadas por la Asamblea Legislativa
84. del Distrito Federal y aprobadas por la H. Cámara de Diputados del
85. Congreso de la Unión, en los términos de la minuta, materia de este
86. dictamen por el que se reforman, como ya se ha mencionado, los artículos
87. 73, 76, 89, 108, 109, 110, 111 y 122 de nuestra Constitución, y en las que
88. puntualmente se razonan las bases jurídicas y los argumentos por los
89. cuales se desechan las reformas propuestas, resolviéndose como aquí ya
90. se mencionó, el dictamen en el sentido:

XIX.

91. Primero, de que de aprobarse la minuta de la Cámara de Diputados que
92. contiene iniciativa presentada por la Asamblea Legislativa del Distrito
93. Federal, por todas las razones que se hacen valer en el cuerpo del
94. dictamen, que no es de aprobarse.

XX.

95. Segundo, que la Asamblea Legislativa no tiene competencias para
96. presentar iniciativas de reformas constitucionales ante el H. Congreso de
97. la Unión. Tercero, que de aprobarse la minuta quedarían restringidos y
98. limitados los poderes federales ante los órganos de gobierno del Distrito
99. Federal, rompiéndose, en consecuencia, el orden constitucional que
100. actualmente impera, lo cual podría concluir en el eventual sometimiento
101. de los poderes federales.

XXI.

102. Cuarto, que la minuta debe devolverse a la Honorable Colegisladora
103. para los efectos legales a que haya lugar.

XXII.

104. Para finalizar, compañeras y compañeros, quiero destacar que en los
105. últimos años se han realizado reformas tendientes a dotar al Distrito
106. Federal, y a su población, de amplias atribuciones y derechos,
107. destacándose la creación de un gobierno propio, y la participación
108. ciudadana en la elección de sus autoridades y representantes.

XXIII.

109. Sin embargo, estimamos que lo que se propone en la minuta se orienta
110. principalmente a acrecentar el poder de las autoridades del Distrito
111. Federal, cuando debería orientarse a plantear soluciones que den
112. respuesta al clamor de la población en torno a lo que, solamente por
113. citar unos ejemplos, por ejemplo la inseguridad pública, a la generación
114. de fuentes de riqueza y empleo, a combatir la contaminación que se
115. padece, materias fundamentales ausentes en la minuta que se dictamina.

XXIV.

Es importante resaltar que las comisiones dictaminadoras están muy conscientes, y tienen muy claros los derechos que deben tener todas las personas que habitan el Distrito Federal, así como también las atribuciones y competencias con las que deben gobernar las autoridades legislativas, administrativas, judiciales, jurisdiccionales, delegacionales y políticas que gobiernan nuestra capital, por lo que nuestra tarea debe atender a la presentación de iniciativas orientadas a satisfacer el interés y el clamor de la ciudadanía.

XXV.

Por todo lo expuesto, compañeras y compañeros Senadores, les solicito su voto a favor del presente dictamen.

XXVI.

Muchas gracias.

(Aplausos)

XXVII.

El C. Presidente Cárdenas Hernández: Gracias, Senador

Se concede el uso de la tribuna al Senador Demetrio Sodi de la Tijera, para hablar en contra del dictamen, como lo dispone el artículo 98 del Reglamento.

XXVIII.

El C. Senador Demetrio Sodi de la Tijera: Con su permiso, señor Presidente; compañeras y compañeros Senadores:

XXIX.

Me parece que estamos llegando al fin de una primer etapa en relación con la iniciativa de reforma constitucional del artículo 122, que presentó originalmente la Cámara de Diputados a la Asamblea Legislativa.

XXX.

Yo tendría diferencias importantes en relación con lo que se ha comentado. No creo que haya habido nunca un debate de fondo de la minuta, básicamente una serie de comparecencias, como aquí se señalaron, pero no hemos tenido un debate de fondo, y es algo que en

principio, y espero que aquí se mantenga el compromiso del PRI, llevaríamos acabo las próximas semanas, con base a la iniciativa presentada por la Senadora Cecilia Romero y yo, el debate de fondo de los diferentes temas que incluye la minuta.

XXXI.

En donde veríamos ya a detalle cuáles son aquellos cambios que conviene llevar a cabo en el artículo 122 para darle mayores facultades al gobierno de la ciudad, que le permita resolver los problemas, sin duda, inmensos que enfrenta la ciudad.

XXXII.

Nosotros no estamos de acuerdo en que la Asamblea no tenga facultades, creemos que sí tiene facultades; creemos que el artículo 122 muy claramente lo señala. E igual que hay constitucionalistas que dicen que no tienen facultades, hay de otro lado constitucionalistas que dicen que sí tiene facultades la Asamblea Legislativa, y este sería un tema que habría que ver cómo logramos clarificarlo, porque las facultades que marca la Constitución no pueden ser cuestión de mayoría, no puede ser que una mayoría de decida si tiene facultades; o una mayoría decida si no tiene facultades.

XXXIII.

Si las tiene, sería una cosa que eventualmente tendría que decir la Suprema Corte de Justicia; sin embargo, la forma en que se va a rechazar la minuta al no haber un dictamen aprobatorio de una ley, de una norma, no hay forma de que hagamos una controversia constitucional.

XXXIV.

Pero sería conveniente, y lo hemos platicado con el Senador Jiménez, el ir a fondo en la posibilidad de ver si realmente no tiene facultades, y luego decidir si las tiene o no las tiene, que es lo que le conviene al Distrito Federal dentro del marco constitucional de la República.

XXXV.

166.Sin embargo, aquí hay otro punto. No estábamos dictaminando una
167.iniciativa de la Asamblea Legislativa, estábamos dictaminando una
168.minuta aprobada por la Cámara de Diputados.

XXXVI.

169.sea, los Diputados consideraron que la Asamblea Legislativa tenía
170.facultades, las de todas las fracciones parlamentarias. Pero es más, al
171.momento en que prepararon un dictamen, teniendo o no facultades la
172.Asamblea Legislativa, hicieron suya la iniciativa.

XXXVII.

173.sea, sí hubiera sido una razón, si aquí se consideraba que la Asamblea
174.Legislativa no tenía facultades, rechazarla por esa razón, pero
175.estábamos rechazando, se está rechazando aquí un dictamen de una
176.minuta; una minuta firmada por la Diputados, aprobada por consenso,
177.prácticamente por unanimidad, que hizo suya la iniciativa, si tenía
178.facultades o no, de todas maneras la consideró legítima y la convirtió en
179.una minuta que envió a la Cámara de Senadores.

XXXVIII.

180.No es muy válido rechazarla por eso. Pero en fin, esto es cuestión de
181.mayorías. Igual que someteremos en unos minutos a la mayoría haber si
182.aprueba o rechaza el dictamen de la Comisión.

XXXIX.

183.Igual, en la comisión, la mayoría del PRI y del Partido Verde decidieron
184.rechazar la minuta.

XL.

185.Igual sucede con el Estatuto Constitucional. Tiene o no facultades, o
186.tendría o no facultades la Asamblea Legislativa de preparar el estatuto,
187.pues según lo que diga la Constitución.

XLI.

188.Si cambiamos la Constitución y le damos a la Asamblea Legislativa

189.facultades de elaborar el estatuto, tendría facultades la Asamblea
190.Legislativa de elaborarlo.

XLII.

191.Es decir, yo creo que aquí más que discutir en este momento la forma,
192.habría que discutir el fondo.

XLIII.

193.También es muy cuestionable, porque es el mismo argumento que se
194.usó desde 1917, el sometimiento de los poderes federales a los poderes
195.locales del Distrito Federal, también es muy debatible.

XLIV.

196.Ha habido muchas reformas en el Distrito Federal, y ha sido muy difícil
197.para los habitantes del Distrito Federal lograr los derechos plenos para
198.poder gobernar la ciudad. Muchos de ustedes lo saben, que han vivido
199.aquí en la ciudad.

XLV.

200.La ciudad ha estado gobernada normalmente por jefes de gobierno que
201.no tenían ningún arraigo en la ciudad. Han estado gobernadas por
202.gentes, las delegaciones, que su prioridad era realmente tener una
203.posición en sus estados de la República, y hemos carecido de un
204.gobierno auténtico.

XLVI.

205.A partir de 1997 tenemos un gobierno auténtico, un gobierno que fue e
206.legido por la población. Sin embargo, ese gobierno no tiene facultades
207.suficientes para resolver muchas cosas.

XLVII.

208.Para organizar al gobierno de la ciudad no tiene facultades; no tiene
209.facultades para decir cómo se organiza el gobierno de la ciudad, y como
210.se da respuesta a ese gobierno, a los problemas que enfrenta la ciudad
211.en ecología, a los problemas que enfrenta la ciudad en seguridad, en
212.agua, en drenaje, etc.

XLVIII.

Si lo que se trata es de esto. No se trata de quitarle facultades ni al Senado de la República, ni al Congreso de la Unión, ni al gobierno federal; de lo que se trata es que los capitalinos, los representantes populares del Distrito Federal puedan darle al Distrito Federal el marco de gobierno, de organización de gobierno que requiere la ciudad.

XLIX.

Sin duda, una vez que le demos más facultades al gobierno de la ciudad, pueda el gobierno de la ciudad, por sí mismo tener más facultades para resolver problemas con los cuales hoy tiene limitaciones.

L.

Sería ilógico que el Senado de la República, o la Cámara de Diputados, o que el Congreso de la Unión, decidiera las medidas de seguridad pública, que va a tomar el gobierno de la ciudad, pues lo que se pretende es darle esa facultad al gobierno de la ciudad.

LI.

Pretender que el Congreso de la Unión siga definiendo cómo se resuelven los problemas de tránsito, o los problemas de seguridad o de ecología, de la ciudad de México, del Distrito Federal, pues es simplemente no reconocer que la mayor parte de los legisladores del país ignoran totalmente cuáles son los problemas de la ciudad.

LII.

Es como si mañana los legisladores de la República, vamos a decidir cómo se gobierna en Zacatecas, o cómo se gobierna en Morelos, o cómo se gobierna en Jalisco, por eso existe un gobierno y un congreso local.

LIII.

Si bien en el Distrito Federal a la mejor es el momento de un congreso local, sí se requieren dar más facultades.

LIV.

Yo simplemente concluiría con eso. Yo esperaría que más allá del

dictamen que hoy se va a votar, que independientemente de si se rechaza o se aprueba, yo esperaría que el PRI mantuviera su compromiso de ir a fondo en la discusión de los temas, que estaban en la minuta que llegó de la Cámara, y que hoy está en la iniciativa de reformas que presentamos, tanto Senadores del PAN, como del PRD.

LV.

Creo que esa discusión la tenemos pendiente, y creo que esa es la discusión verdaderamente de fondo. Superado ya, entre comillas, si tiene o no tiene facultades, entremos ahora de inmediato, y esa sería la solicitud a las Comisiones del Distrito Federal, y de Puntos Constitucionales, que entremos de inmediato al fondo del tema y podamos ver cómo le damos a la ciudad de México, al Distrito Federal, un gobierno que pueda resolver mejor los grandes problemas que enfrenta la capital de la República.

LVI.

Gracias.

(Aplausos)

LVII.

El C. Presidente Cárdenas Hernández: Gracias, Senador Sodi.

Ahora tal como lo dispone el artículo 98 del Reglamento, para hablar a favor del dictamen, tiene la palabra el Senador David Jiménez González, del grupo parlamentario del Partido Revolucionario Institucional.

LVIII.

El C. Senador David Jiménez González: Muchas gracias, señor Presidente; estimados compañeras y compañeros Senadores:

LIX.

El tema que hoy nos ocupa, sin duda alguna, ha sido motivo de opiniones diversas, y no pocas veces, inclusive, totalmente enfrentadas.

LX.

Y esto es natural porque despierta el interés de todos los que estamos en

esta legislatura, en la Cámara de Senadores, de ver cómo estamos tratando a la capital de la República, sede de los poderes federales.

LXI.

Por consiguiente, yo quiero dejar perfectamente claro que la postura de mi fracción, la del Partido Revolucionario Institucional, es el sentido de ir, por supuesto, mejorando el marco jurídico, político del Distrito Federal; pero irlo perfeccionando fundamentalmente atendiendo o teniendo como objetivo o meta el de resolver los graves y complejos problemas que tiene la capital del país, así como las sinnúmero de necesidades que padecen los habitantes de esta gran ciudad.

LXII.

Para entender a la ciudad de México, para entender al Distrito Federal tenemos forzosamente que hacer una reflexión de carácter histórico, y no solamente constreñirnos a lo que ha sucedido en los últimos años. No me voy a referir a lo que sucedió en 1321-1325, como señalan algunos de los historiadores en cuanto a la fundación de Tenochtitlán, tampoco de aquella expedición que zarpó el 10 de febrero de 1519 de La Habana, Cuba, para que Hernán Cortés viniera a explorar el continente, en este caso, desde luego, lo que hoy conocemos como nuestro país.

LXIII.

Sino que en la época del virreinato ya se consideró a la ciudad de México tan importante como el centro nervioso, jurídico, político, económico y cultural de la Nueva España, y la Nueva España, como ustedes recordarán, tenía extensísimas áreas territoriales, tan es así que el Virreinato se divide en dos audiencias: la de México y la de Nueva Galicia.

LXIV.

Andando en tiempo, allá en la época de 1713, y aquí es importante reflexionar sobre de ello, el Virrey Linares divide en nueve cuarteles al Distrito Federal, aquella entonces ciudad de México. Pues bien,

andando en tiempo, repito, históricamente, las autoridades del virreinato llegan y consideran que era importante gobernar esta metrópoli dándole funcionalidad para poder atender los problemas que se tenían en aquella época.

LXV.

De tal manera que a finales del siglo XVIII se divide la ciudad de México en ocho cuarteles y a su vez se dividía cada uno de ellos en cuatro, dándonos por consiguiente 32, en los cuales los gobernaban, a estos cuarteles, los alcaldes, dos: el mayor y el mejor y los regidores y uno de los síndicos.

LXVI.

De tal manera que el gobierno de la ciudad desde la época prehispánica, como la época virreinal, ha sido, sin duda alguna, motivo de gran preocupación para poder atender su crecimiento, su desarrollo y poder resolver los problemas y las grandes necesidades que se tenían.

LXVII.

Es importante recordar que cuando nosotros nacemos como nación independiente y soberana los representantes de nuestro pueblo, constituidos como el poder constituyente originario, después de intensos debates en donde nos dieron una norma fundamental, acordaron que la ciudad de México fuera la sede de los poderes federales y fuera el Distrito Federal.

LXVIII.

La ciudad de México, después de haber pasado algunas vicisitudes, cuando llegan al poder, al gobierno, las fuerzas centralistas de 1836 y de 1842, no dejó de ser la capital del país, aunque, si bien es cierto, la incluyeron dentro de un departamento como lo dividió las leyes conservadoras.

LXIX.

Pero en ’57, como en la Constitución de ’17, quedó perfectamente claro

en qué condiciones prevalecería el Distrito Federal como sede de los poderes federales. De tal manera que de allí a nuestra fecha el Distrito Federal ha experimentado una evolución, tanto dentro de un régimen en el cual estaba considerado como un departamento administrativo, como a últimas fechas en donde estamos nosotros observando el funcionamiento de los órganos constituidos como órganos locales y que se encargan de la administración de justicia, se encargan del gobierno y la administración de la ciudad, así como también se encargan de la expedición de las leyes respectivas.

LXX.

De tal manera que es importante que analicemos y reflexionemos sobre la evolución que ha tenido el Distrito Federal, fundamentalmente a partir del año de 1987, en donde se crea un órgano que ha sido fundamental en la creación de una serie de dispositivos de carácter jurídico para reglamentar el funcionamiento y las actividades de los órganos de gobierno de la ciudad; fundamentalmente el del Ejecutivo.

LXXI.

De tal manera que, si bien es cierto, esta evolución nos ha dado un posicionamiento de modernidad en la ciudad de México, no es conveniente que nosotros perdamos de vista la naturaleza jurídica y política del Distrito Federal como capital de la República y sede de los poderes federales.

LXXII.

De tal manera que lo que estamos nosotros analizando en la minuta que nos fue turnada, fue aspectos fundamentales independientemente sobre la legitimación o competencia de la Asamblea para presentar reformas constitucionales sobre lo que podríamos nosotros resolver aprobando una minuta de esta naturaleza en donde, sin duda alguna, se tocarían lo que nosotros conocemos como distribución de las competencias.

LXXIII.

337.De tal manera que lo que nosotros hemos reflexionado es que de
338.ninguna manera podemos nosotros quedar como poderes federales
339.supeditados a los órganos de gobierno del Distrito Federal. Y por
340.consiguiente, no lo podemos hacer por la misma naturaleza jurídica,
341.política que la Constitución marca respecto a la ciudad de México como
342.capital de la República.

LXXIV.

343.Aquí se mencionó que era muy importante la aprobación de esta minuta,
344.puesto que le daríamos facultades al gobierno de la ciudad para atender
345.problemas de seguridad pública, problemas de contaminación o de
346.ambiente ecológico, etcétera. Quiero decirles que en el Estatuto de
347.Gobierno actualmente estas facultades las tiene completamente el Jefe
348.de Gobierno de la ciudad.

LXXV.

349.En cada uno de los dispositivos que nosotros encontramos tenemos,
350.desde luego, la autorización por ley para que el gobierno de la ciudad
351.ejerza con plenitud sus facultades y sus competencias. Uno de los
352.aspectos que más se ha señalado es, por ejemplo, el de la seguridad
353.pública, y se dice que debido a que no aprobemos una reforma de esta
354.naturaleza la ciudad no podría tener una respuesta por parte del Órgano
355.Ejecutivo local, en virtud de que no se encuentra facultado.

LXXVI.

356.Quiero decirles a todos ustedes, en este caso, que en el artículo 67, en la
357.fracción XX, en el inciso B, por ejemplo: El Jefe de Gobierno tiene las
358.facultades para nombrar y remover con absoluta libertad a todos los
359.miembros de los cuerpos de seguridad pública a excepción hecha del
360.Secretario, que lo consulta con el señor Presidente en cuanto a su
361.nombramiento.

LXXVII.

362.De tal manera que no es cierto lo que se afirma, que si no se aprueba

363.esta reforma política del Distrito Federal se encontraría limitado el Jefe
364.de Gobierno para hacerlo; nada más alejado de la verdad.

LXXVIII.

365.Y por otra parte, también en cuanto a los aspectos que se tocaron aquí
366.de medio ambiente, de reservas naturales protegidas, etcétera, ese
367.mismo artículo en sus fracción XXVII, incisos A, B, C, le da todas las
368.facultades al Jefe de Gobierno para poder, desde luego, manejarlas.

LXXIX.

369.De tal manera que lo que no podemos aceptar es que se violente el pacto
370.federal, se trastoquen las facultades que tienen los poderes federales y
371.fundamentalmente se les restrinja muchas de ellas a los que actualmente
372.tienen, en caso concreto, el Ejecutivo Federal y también el Congreso de
373.la Unión, y en caso especial la facultad del Senado de la República, de
374.acuerdo con el 76, fracción IX, para remover con mayoría al Jefe de
375.Gobierno cuando caiga dentro de los supuestos que establece el artículo
376.66 del Estatuto de Gobierno del Distrito Federal.

LXXX.

377.De tal manera que nosotros hemos hecho un estudio y un análisis
378.completo de la minuta que nos fue turnada y hemos resuelto devolverla,
379.porque, en primer lugar, no estamos de acuerdo en que la Asamblea
380.tenga facultades para poder presentar iniciativas de reformas
381.constitucionales; y, segundo, en que tampoco estamos nosotros de
382.acuerdo en que queden supeditados los poderes federales a los órganos
383.locales del Distrito Federal.

LXXXI.

384.Muchas gracias por su atención.

LXXXII.

385.El C. Presidente Cárdenas Hernández: Gracias, Senador.

LXXXIII.

386.Ahora también en términos del artículo 98 del Reglamento, para hablar

387.en contra del dictamen tiene la palabra el Senador Jesús Galván Muñoz,
388.del grupo parlamentario del Partido Acción Nacional.

LXXXIV.

389.El C. Senador Jesús Galván Muñoz: Con su permiso, señor Presidente:

LXXXV.

390.Aquí pareciera que no importa qué sea lo que se resuelva y en qué
391.términos vayan los dictámenes para que de todas maneras se avance.

LXXXVI.

392.Desde mi punto de vista, no es indiferente, no son indiferentes los
393.términos en que se resuelva este asunto. Tiene una enorme
394.trascendencia en cómo resolvamos, cómo se inscriban los resolutivos en
395.este dictamen. Tiene, desde mi punto de vista, una trascendencia
396.enorme.

LXXXVII.

397.¿Cuál es el estado de la cuestión así en términos muy sencillos?

LXXXVIII.

398.Hoy tenemos o se resuelve una minuta, en donde básicamente se llega a
399.dos conclusiones, independientemente que tenga 4 resolutivos.

LXXXIX.

400.Primer asunto. Se dice: La Asamblea Legislativa no tiene facultad
401.alguna ni atribuciones para poder promover reformas constitucionales;
402.y,

XC.

403.Segundo.- Se dice: También porque se analizan 25 argumentos, en d
404.onde se desecha uno por uno de todas las propuestas de reforma del
405.Distrito Federal.

XCI.

406.En cuanto al procedimiento, se dice: La Asamblea Legislativa no tiene
407.facultades.

XCII.

408.¡Ah, pero en cuanto al fondo, tampoco no hay ninguna razón para
409.modificar el status jurídico del Distrito Federal!

XCIII.

410.Hay, por otro lado, una iniciativa presentada por compañeros Senadores
411.que todavía no está resuelta y que fue presentada en los mismos
412.términos, y que hasta donde entiendo, porque además aquí en esta
413.tribuna se ha manifestado implícita o incluso explícitamente la
414.necesidad de avanzar en la Reforma Política del Distrito Federal.

XCIV.

415.Pero así como se están planteando las cosas, ¿qué es lo que sigue?

XCV.

416.En cuanto a las facultades, evidentemente que está resuelto que ya se
417.presentó otra, de hecho ya está presentada una iniciativa y entonces a
418.esa iniciativa no se le puede objetar, de ninguna manera, esta misma
419.salvedad que se le pone a la Asamblea Legislativa. Evidentemente que
420.de conformidad con el 71 constitucional, los miembros de este Senado
421.tienen facultades para presentar iniciativas. Eso está salvado.

XCVI.

422.Pero el asunto del fondo. En el asunto del fondo podría interpretarse que
423.el asunto, que el tema se está cerrando; es decir, que el tema de la
424.Reforma Política lo estamos clausurando. ¿Por qué? ¿Cuáles son los
425.efectos de esta resolución?

XCVII.

426.Pongamos en una hipótesis, en el hipotético caso el que el Senado no
427.vota a favor esta resolución. Lo que hay que hacer es devolverla a las
428.Comisiones, y entonces vamos a volver al mismo punto de hace 8
429.meses.

XCVIII.

430.Segunda hipótesis. Ganan quienes aprueban el dictamen. Entonces, se
431.devuelve a la Cámara de Diputados, a la Colegisladora, para que haga

las observaciones, para que haga suya la iniciativa en el mejor de los casos y la devuelva.

XCIX.

Bueno, pero si la devuelve, también ya se resolvieron en el fondo todas y cada uno de los intentos de proyecto de reforma. Ya están resueltos aquí de manera negativa.

C.

Por eso es que nosotros hemos hecho un es-fuerzo, porque se salven las facultades que el 72 constitucional le otorga al Senado para formular observaciones.

CI.

¿Qué es lo que dice el 72 constitucional? Si me permite el señor Presidente, voy a darle lectura.

CII.

El 72 constitucional hace referencia justamente al caso en el que hoy nos encontramos; es decir, cuando se devuelve una iniciativa o una minuta a la Cámara de origen, ¿qué es lo que pasa? ¿Cuál es el curso que la Constitución establece para este caso?

CIII.

Dice la fracción d).- “Si algún proyecto de ley o decreto fuese desechado en su totalidad por la Cámara de revisión, volverá a la de su origen con las observaciones que aquélla le hubiese hecho. Si examinado de nuevo, fuese aprobado por la mayoría absoluta de los miembros presentes, volverá a la Cámara que lo desechó, la cual lo tomará otra vez en consideración y si lo aprobare por la misma mayoría, pasará al Ejecutivo para los efectos de la fracción a), pero si lo reprobase, no podrá volver a presentarse en el mismo periodo de sesiones”.

CIV.

Es decir, a los compañeros del PRI les preocupa mucho que por el

456.hecho de que no se pongan observaciones, automáticamente si se aplica
457.este inciso d), automáticamente se diera por aprobado.

CV.

458.Por eso yo creo que debiéramos encontrar la salida para que
459.devolviéndose a la Cámara de Diputados, salvemos justamente las
460.observaciones que si se acompañan tal como están en el dictamen, pues
461.la verdad es que ya no hay ni para qué volver a discutir el asunto de la
462.Reforma Política. La Reforma Política está planteada justamente en los
463.mismos términos, y si hoy se resuelve así como tenemos este dictamen,
464.pues lo más lógico, lo más coherente de nuestra parte es que
465.resolviéramos la siguiente iniciativa en los mismos términos en que ya
466.está resuelto el dictamen.

CVI.

467.Por eso, yo quisiera permitirme insistir en una propuesta. En una
468.propuesta que intenta mediar cuando menos parcialmente, en cuanto a
469.una de las partes, en cuanto al asunto de fondo. De manera que dejemos
470.libre, dejemos un camino por el cual podamos transitar para poder
471.seguir tratando el asunto de la Reforma Política.

CVII.

472.De esa manera, señor Presidente, me permito dar lectura a una
473.propuesta de reforma, simple y llanamente, a los resolutivos que se
474.presentan en el dictamen y que, desde luego, de ser aceptados, tendría
475.que modificarse también el cuerpo del dictamen.

CVIII.

476.“Primero.- La Asamblea Legislativa del Distrito Federal no tiene
477.competencia para presentar iniciativas de reformas constitucionales ante
478.el H. Congreso de la Unión. Tal competencia está claramente
479.establecida por los artículos 71 y 135 de la Ley Fundamental”.

CIX.

480.Segundo.- Como consecuencia de lo contenido en el resolutivo anterior,

el Senado de la República se reserva las facultades que le confiere el artículo 72, inciso d) constitucional para formular sus observaciones.

CX.

Tercero.- Devuélvase a la H. Colegisladora para los efectos a que haya lugar.

Atentamente

Sen. Jesús Galván Muñoz".

CXI.

¿Qué efectos tiene el que se apruebe en estos términos el dictamen? Que por un lado se envía a la Cámara de Diputados, y los Diputados dirán si la asumen, si no la asumen, si la devuelven o no la devuelven.

CXII.

Pero en el Senado de la República, aquí en las comisiones no nos atamos para entrar al fondo del asunto de la iniciativa que ya está planteada.

CXIII.

De otra manera, si lo resolvemos tal como está, en donde todo ya está resuelto de manera negativa, bueno, yo creo que efectivamente sí se puede decir: es que es de sabios cambiar de opinión. Pero yo digo: ¡Tan pronto! Tan pronto vamos a cambiar de opinión y entonces todo lo que está aquí sostenido lo vamos a volver a repetir o lo vamos a desmentir.

CXIV.

Entonces, esta propuesta que yo me he permitido formular, simplemente nos deja amplios márgenes de razonabilidad, amplios márgenes de maniobrabilidad para que todas las fuerzas políticas puedan, en su momento, discutir y podamos avanzar en la reforma política del Distrito Federal.

Dejo en la Secretaría la propuesta a la que me permití dar lectura.

CXV.

El C. Presidente Cárdenas Hernández: Gracias, Senador Galván.

505.Al no haber más oradores inscritos, consulte la Secretaría a la

506.Asamblea, en votación económica, si el dictamen se encuentra

507.suficientemente discutido.

CXVI.

508.La C. Secretaria Madero García: Se consulta a la Asamblea, en votación

509.económica, si el dictamen está suficientemente discutido. Quienes estén

510.por la afirmativa sírvanse manifestarlo.

(La Asamblea asiente)

CXVII.

511.Quienes estén por la negativa sírvanse manifestarlo.

(La Asamblea no asiente)

CXVIII.

512.Se encuentra suficientemente discutido, señor Presidente.

CXIX.

513.El C. Presidente Cárdenas Hernández: Gracias, señora Secretaria.

514.Solicito a la Secretaría dé lectura a la propuesta de modificación

515.presentada por el Senador Galván y la ponga a consideración de la

516.Asamblea en votación económica.

CXX.

517.La C. Secretaria Madero García: Se consulta a la Asamblea si es de

518.aceptarse la propuesta presentada por el Senador Galván.

CXXI.

519.El C. Presidente Cárdenas Hernández: Hay que leerla señora Secretaria;

520.hay que leer la propuesta.

CXXII.

521.La C. Secretaria Madero García: Se lee la propuesta:

522.“Primero.- La Asamblea Legislativa del Distrito Federal no tiene

523.competencia para presentar iniciativas de reformas constitucionales ante

524.el H. Congreso de la Unión. Tal competencia está claramente

525.establecida por los artículos 71 y 135 de la Ley Fundamental.

CXXIII.

526.Segundo.- Como consecuencia de lo contenido en el resolutivo anterior,

527.el Senado de la República se reserva las facultades que le confiere el

528.artículo 72, inciso d) constitucional para formular sus observaciones.

CXXIV.

529.Tercero.- Devuélvase a la H. Colegisladora para los efectos a que haya

530.lugar.

531.Atentamente

532.Senador Jesús Galván Muñoz".

CXXV.

533.En votación económica se pregunta a la Asamblea si se acepta la

534.propuesta presentada por el Senador Jesús Galván. Los que estén por la

535.afirmativa sírvanse manifestarlo.

(La Asamblea no asiente)

CXXVI.

536.Los que estén por la negativa sírvanse manifestarlo.

(La Asamblea asiente)

CXXVII.

537.Se desecha la propuesta presentada por el Senador Galván.

CXXVIII.

538.El C. Presidente Cárdenas Hernández: En consecuencia, para la

539.votación de este asunto la Mesa Directiva acordó que se realizara de

540.manera nominal.

CXXIX.

541.Abrase, entonces, el sistema electrónico de votación, hasta por diez

542.minutos, para recoger la votación nominal del dictamen, como lo

543.dispone el punto octavo del Acuerdo relativo al sistema parlamentario

544.de asistencia, votación y audio automatizado.

CXXX.

545.PRESIDENCIA DEL C. SENADOR

546.ENRIQUE JACKSON RAMIREZ

547.- El C. Presidente Jackson Ramírez: Ha transcurrido el tiempo indicado

548.por la Presidencia para esta votación. Ciérrese el sistema electrónico.

CXXXI.

549.La C. Secretaria Madero García: Se consulta a la Asamblea, si falta

550.algún Senador de emitir su voto.

CXXXII.

551.¿Sí, Senador Colosio?

CXXXIII.

552.El C. Senador Luis Colosio Fernández: (Desde su escaño) Luis Colosio

553.Fernández, sí.

CXXXIV.

554.La C. Secretaria Madero García: Se pregunta a la Asamblea, una vez

555.más, si falta algún Senador de emitir su voto.

CXXXV.

556.Señor Presidente, conforme el registro en el sistema electrónico, se

557.emitieron 53 votos en pro y 46 votos en contra.

558.Aprobado el dictamen, señor Presidente.

Anexo E

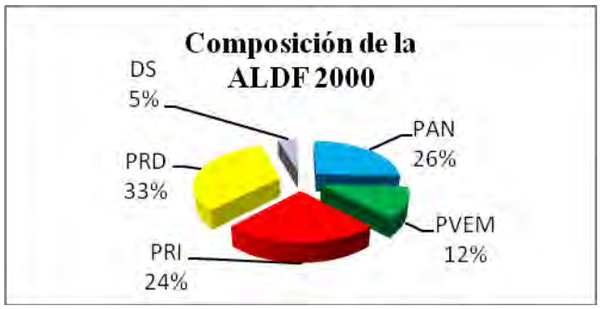
La trayectoria de la Iniciativa de Reforma Política del D. F. , ALDF, Cámara de Diputados y Cámara de Senadores, entre los años 2001 y 2002

Composición de la ALDF en el año 2000[604]

Tabla E1

Composición de la ALDF 2000		
1	PAN	17
2	PVEM	8
3	PRI	16
4	PRD	22
5	DS	3
		66

Gráfico E1



[604] Véase Pablo Javier Becerra en Gustavo Ernesto Emmerich. *Las elecciones de la ciudad de México, op cit.*, p.349; también véase el Diario de los Debates en http://www.aldf.gob.mx/1er-periodo-ordinario-204-28.html; además, para referencias biográficas de los legisladores, http://legislatoris.itam.mx/Directorio/Lists/Directivos/DispForm.aspx?ID=49

378

Composición y votación en la Comisión de Estudios Legislativos y Prácticas Parlamentarias de la ALDF, 8 de noviembre del año 2001[605]

Tabla E2

Composición de la Comisión de Estudios Legislativos y Prácticas Parlamentarias de la ALDF, nov. 2001			
1	Walter Widmer López	Rubrica	PAN
2	Bernardino Ramos Iturbide	Rubrica	PRD
3	Miguel M. González Compeán	Rubrica	PRI
4	María del Carmen Pacheco Gamiño	Rubrica	PRD
5	Raúl Armando Quintero Martínez	Rubrica	PRD
6	Marco Antonio Michel Díaz	Rubrica	PRI
7	María de los Ángeles Moreno Uriegas	Rubrica	PRI
8	Jesús Cuahtémoc Velasco Oliva	Rubrica	CONV
9	Jaime Guerrero Vázquez	Rubrica	DS
10	José Luis Buendía Hegewisch	Rubrica	DS
11	Francisco F. Solís Peón		PAN
12	Jacobo M. Bonilla Cedillo	Rubrica	PAN
13	Alejandro Agundis Arias		PVEM

PRI:3; PAN:3; PRD:3; PEVEM:1; CONV:1; DS:2

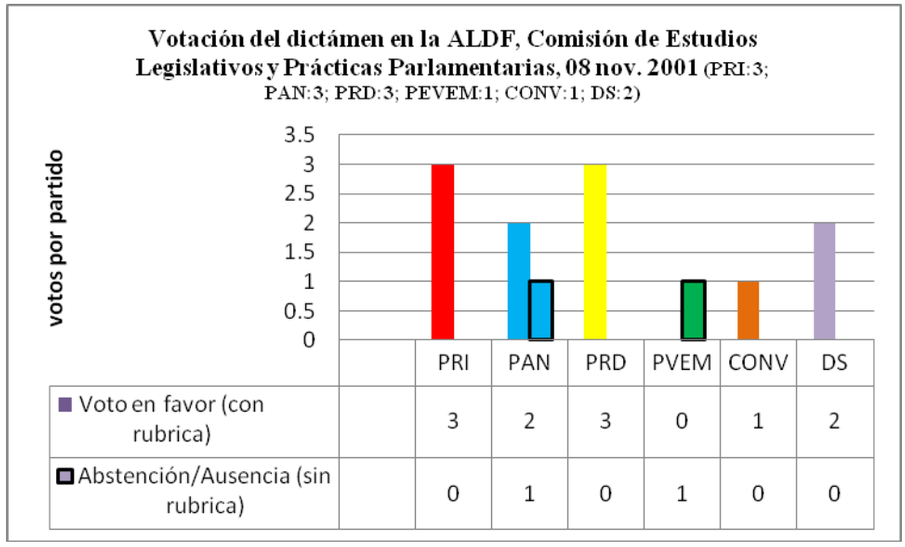
[605] Véase el *Dictamen de la Comisión de Estudios Legislativos y Prácticas Parlamentarias que reforma y adiciona los artículos 73, fracción VIII; 76, fracción IX; 89, fracción XIV; 108, 109, 110, 111 y 112* DE LA CONSTITUCION POLITICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS, Asamblea Legislativa del Distrito Federal, II Legislatura, noviembre del 2001, en el Diario de los Debates: http://www.aldf.gob.mx/1er-periodo-ordinario-204-28.html; además, para referencias biográficas de los legisladores, http://legislatoris.itam.mx/Directorio/Lists/Directivos/DispForm.aspx?ID=49

379

Tabla E2.1

	Votación del dictamen en la ALDF, Comisión de Estudios Legislativos y Prácticas Parlamentarias, 08 nov. 2001 (PRI:3; PAN:3; PRD:3; PEVEM:1; CONV:1; DS:2)				
	Partido	Voto en favor (con rubrica)	Voto en contra (con rubrica)	Abstención/Ausencia (sin rubrica)	Total
1	PRI	3	0	0	3
2	PAN	2	0	1	3
3	PRD	3	0	0	3
4	PVEM	0	0	1	1
5	CONV	1	0	0	1
6	DS	2	0	0	2
	Total	11		2	13

Gráfico E2



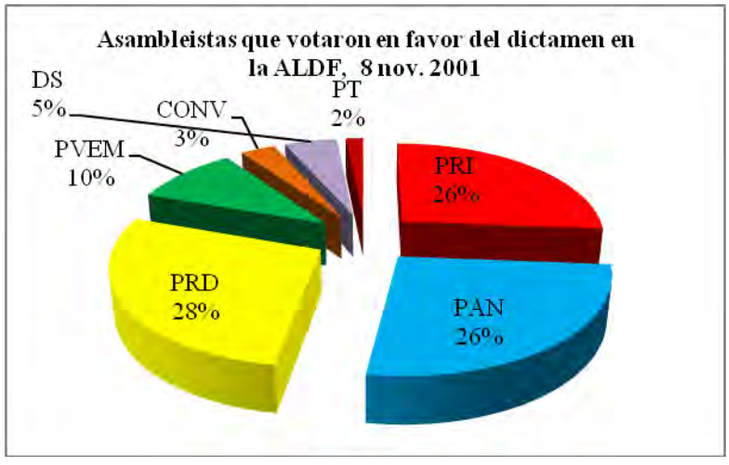
380

Composición del pleno de la ALDF el 8 de noviembre del año 2001

Tabla E3

Asambleístas que votaron en favor del dictamen en la ALDF, 8 nov. 2001		
1	PRI	16
2	PAN	16
3	PRD	17
4	PVEM	6
5	CONV	2
6	DS	3
7	PT	1
		61

Gráfico E3



381

Listado de asambleístas que aprobaron la iniciativa de reforma política para el D. F. , cuyas firmas aparecen al final del dictamen de la Comisión de Estudios Legislativos y Prácticas Parlamentarias de la ALDF, 8 de noviembre del 2001.[606]

Por el grupo parlamentario del Partido de la Revolución Democrática los diputados: (17)
Clara Marina Brugada Marina, Ricardo Chávez Contreras, Gilberto Ensástiga Santiago,
Susana Guillermina Manzanares Córdova, Horacio Martínez Meza, Marcos Morales Torres, Carlos Ortíz Chávez, María del Carmen Pacheco Gamiño, Raúl Armando Quintero Martínez, Bernardino Ramos Iturbide, Leticia Robles Colín, Alejandro Sánchez Camacho, Iris Edith Santacruz Fabila, Emilio Serrano Jiménez, Edgar Torres Baltazar, Yolanda de las Mercedes Torres Tello, Ruth Zavaleta Salgado.

Por el grupo parlamentario del Partido Revolucionario Institucional los diputados: (16)
Arturo Barajas Ruíz, Juan José Castillo Mota, Alicia Irina Del Castillo Negrete y Barrera, Edmundo Delgado Ramírez, Juan Díaz González, Fernando Espino Arévalo, Miguel Medardo González Compean, Margarita González Gamio, Héctor Gutiérrez de Alba, Cuauhtémoc Gutiérrez de la Torre, Edgar Rolando López Nájera, Rafael Luna Alviso, Marco Antonio Michel Díaz, María de los Angeles Moreno Uriegas, Humberto Serrano Pérez, Alicia Virginia Téllez Sánchez.

Por el grupo parlamentario del Partido Acción Nacional los diputados: (16)
Salvador Abascal Carranza, Jacobo Manfredo Bonilla Cedillo, Alejandro Diez Barroso Repizo, Federico Döring Casar, Hiram Escudero Álvarez, Patricia Garduño Morales, Víctor Hugo Gutiérrez Yáñez, Ernesto Herrera Tovar, Tomás López García, Eleazar Roberto López Granados, Iván Reynaldo Manjarrez Meneses, Federico Mora Martínez, Lorena Ríos Martínez, Rolando Alfonso Solís Obregón, Miguel Angel Toscano Velasco, Walter Alberto Widmer López.

Por el grupo parlamentario del Partido Verde Ecologista de México los diputados: (6)
Alejandro Agundis Arias, Jacqueline Guadalupe Argüelles Guzmán, María Guadalupe Josefina García Noriega, Santiago León Aveleyra, Ana Laura Luna Coria, Arnold Ricalde de Jager.

Por el grupo parlamentario de Democracia Social los diputados: (3)
José Luis Buendía Hegewisch, Jaime Guerrero Vázquez y Enoé Uranga Muñoz.

Por el grupo parlamentario de Convergencia por la Democracia los diputados: (2)
Raúl Antonio Nava Vega y Jesús Cuauhtémoc Velasco Oliva.

Por el Partido del Trabajo: (1)
Eugenia Flores Hernández.

[606] Véase Diario de los Debates en http://www.aldf.gob.mx/1er-periodo-ordinario-204-28.html; http://legislatoris.itam.mx/Directorio/Lists/Directivos/DispForm.aspx?ID=49

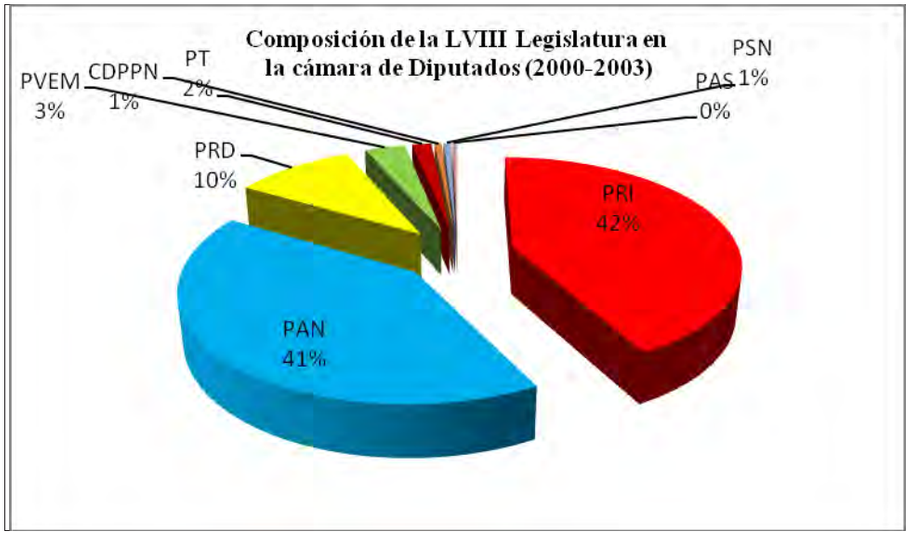
382

Composición de la Cámara de Diputados en el año 2000

Tabla E4[607]

Composición de la LVIII Legislatura en la cámara de Diputados (2000-2003)		
1	Partido	Integrantes
2	PRI	211
3	PAN	206
4	PRD	50
5	PVEM	17
6	PT	8
7	CDPPN	3
8	PSN	3
9	PAS	2
		500

Gráfico E4



[607] Véase Ricardo Becerra, Pedro Salazar y José Woldenberg. *La Mecánica del Cambio Político en México. Elecciones, partidos y reformas*, México, Ediciones Cal y Arena, 2005, pp. 536-537; La elaboración de las tablas y los gráficos también se apoya en información consultada en las páginas en internet de la Cámara de Diputados. Véase http://www.diputados.gob.mx/Votaciones.htm; además, http://gaceta.diputados.gob.mx/Gaceta/58/2001/dic/20011213-II.html#Dicta20011213DF

Composición de la Comisión de Puntos Constitucionales de la Cámara de Diputados, 14de diciembre del año 2001[608]

Tabla E5

Cámara de Diputados Comisión de Puntos Constitucionales (dictamen del 11 dic. 2001)				
1	Salvador Rocha Díaz	Presidente	rúbrica	PRI
2	Juan Manuel Carreras López	Secretario		PRI
3	Fanny Arellanes Cervantes	Secretaria		PAN
4	Martha Patricia Martínez Macías	Secretaria	rúbrica	PAN
5	Ramón León Morales	Secretario	rúbrica	PRD
6	Roberto Aguirre Solís	Integrante		PAN
7	Cuauhtémoc Cardona Benavides	Integrante	rúbrica	PAN
8	Raúl Cervantes Andrade	Integrante		PRI
9	Jaime Cervantes Rivera	Integrante		PT
10	Tomás Coronado Olmos	Integrante	rúbrica	PAN
11	Eréndira Olimpia Cova Brindis	Integrante	rúbrica	PRI
12	José Gerardo de la Riva Pinal	Integrante	rúbrica	PRI
13	Oscar Alfonso del Real Muñoz	Integrante	rúbrica	PRI
14	Arturo Escobar y Vega	Integrante		PVEM
15	Uuc-kib Espadas Ancona	Integrante	rúbrica	PRD
16	Javier García González	Integrante	rúbrica	PRI
17	Alfredo Hernández Raigosa	Integrante	rúbrica	PRD
18	José de Jesús Hurtado	Integrante	rúbrica	PAN
19	Oscar Maldonado Domínguez	Integrante		PAN
20	Ricardo García Cervantes	Integrante		PAN
21	Enrique Garza Taméz	Integrante	rúbrica	PRI
22	Fernando Pérez Noriega	Integrante	rúbrica	PAN
23	Rafael Rodríguez Barrera	Integrante	rúbrica	PRI
24	José Elías Romero Apis	Integrante	rúbrica	PRI
25	María Eugenia Galván Antillón	Integrante	rúbrica	PAN
26	Mónica Leticia Serrano Peña	Integrante	rúbrica	PAN
27	Felipe Solís Acero	Integrante		PRI
28	Agustín Trujillo Iñiguez	Integrante	rúbrica	PRI

[608] Véase el *Dictamen de las Comisiones Unidas de Puntos Constitucionales y del Distrito Federal, con proyecto de decreto por el que se reforman y adicionan los artículos 73, 76, 89, 108, 109, 110, 111 Y 122DE LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS, EN MATERIA DEL DISTRITO FEDERAL*, México, Cámara de Diputados, Gaceta Parlamentaria, diciembre del 2001, en: http://legislatoris.itam.mx/Directorio/Lists/Directivos/DispForm.aspx?ID=49; http://www.diputados.gob.mx/informacion_parlamentaria.htm; http://cronica.diputados.gob.mx/

29	José Velázquez Hernández	Integrante		PRI
30	Alejandro Zapata Perogordo	Integrante	rúbrica	PAN
31	Ildefonso Zorrilla Cuevas	Integrante		PRI

Tabla E5.1

Comisión de Puntos Constitucionales de la Cámara de Diputados (11 dic. 2001)		
	Partido	Integrantes
1	PRI	14
2	PAN	12
3	PRD	3
4	PT	1
5	PVEM	1
		31

Gráfico E5.1

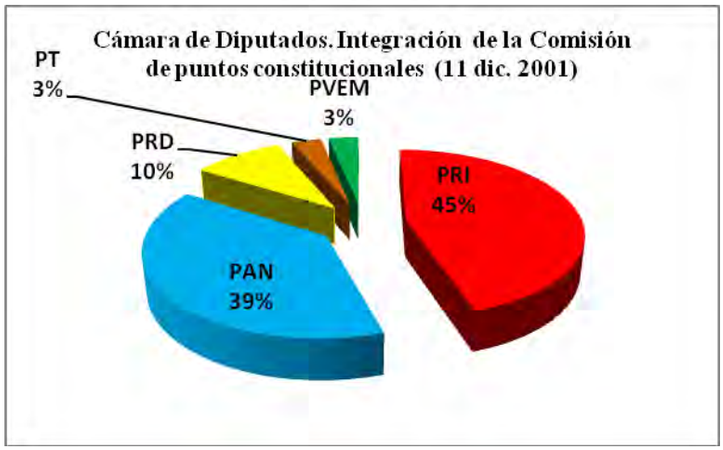
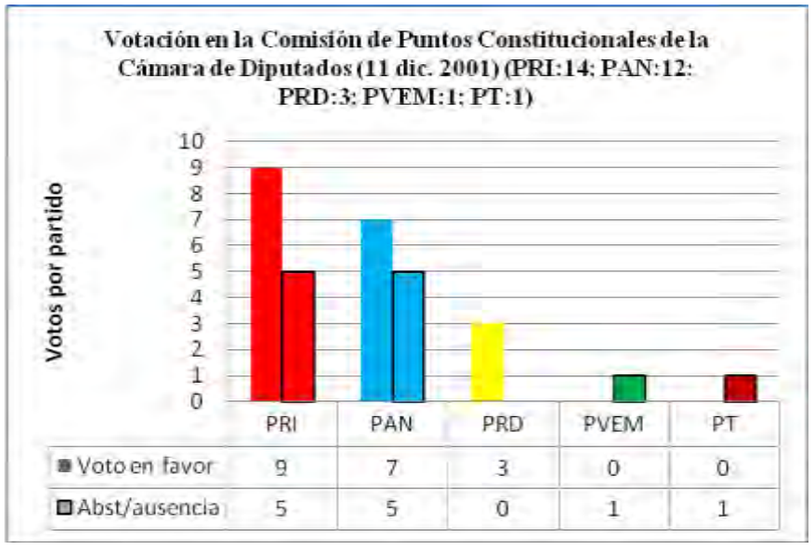


Tabla E5.2

Votación en la Comisión de Puntos Constitucionales de la Cámara de Diputados (11 dic. 2001)					
(PRI:14; PAN:12; PRD:3; PVEM:1; PT:1)					
	Partido	Voto en favor (con rubrica)	Voto en contra (con rubrica)	Abstención/Ausencia (sin rubrica)	Total
1	PRI	9	0	5	14
2	PAN	7	0	5	12
3	PRD	3	0	0	3
4	PVEM	0	0	1	1
5	PT	0	0	1	1
	Total	19	0	12	31

Gráfico E5.2



386

Composición de la Comisión del Distrito Federal en la Cámara de Diputados, 14de diciembre del año 2001[609]

Tabla E5.3

Cámara de Diputados Comisión del Distrito Federal (14 dic. 2001)				
1	José Alberto Lara Rivera	Presidente	rúbrica	PAN
2	Mauricio Enrique Candiani Galaz	Secretario	rúbrica	PAN
3	Enrique de la Madrid Cordero	Secretario		PRI
4	Víctor Hugo Círigo Vázquez	Secretario	rúbrica	PRD
5	José Antonio Arevalo González	Secretario		PVEM
6	Manuel Castro y del Valle	Integrante	rúbrica	PAN
7	Carlos Alberto Flores Gutiérrez	Integrante	rúbrica	PAN
8	Raúl García Velázquez	Integrante	rúbrica	PAN
9	Héctor González Reza	Integrante	rúbrica	PAN
10	Mauro Huerta Díaz	Integrante	rúbrica	PAN
11	José Benjamín Muciño Pérez	Integrante	rúbrica	PAN
12	Daniel Ramírez del Valle	Integrante	rúbrica	PAN
13	Mario Reyes Oviedo	Integrante		PAN
14	Armando Salinas Torre	Integrante		PAN
15	Máximo Soto Gómez	Integrante		PAN
16	Carlos Humberto Aceves del Olmo	Integrante		PRI
17	Enrique Alonso Aguilar Borrego	Integrante	rúbrica	PRI
18	Raúl Cervantes Andrade	Integrante	rúbrica	PRI
19	Jorge Chávez Presa	Integrante		PRI
20	Javier García González	Integrante	rúbrica	PRI
21	Oscar Levín Coppel	Integrante		PRI
22	Maricruz Montelongo Gordillo	Integrante	rúbrica	PRI
23	Luis Priego Ortiz	Integrante		PRI
24	Salvador Rocha Díaz	Integrante		PRI
25	Reyes Antonio Silva Beltrán	Integrante		PRI
26	Delfino Garcés Martínez	Integrante		PRD

[609] Véase el *Dictamen de las Comisiones Unidas de Puntos Constitucionales y del Distrito Federal, con proyecto de decreto por el que se reforman y adicionan los artículos 73, 76, 89, 108, 109, 110, 111 Y 122DE LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS, EN MATERIA DEL DISTRITO FEDERAL*, México, Cámara de Diputados, Gaceta Parlamentaria, diciembre del 2001, en: http://legislatoris.itam.mx/Directorio/Lists/Directivos/DispForm.aspx?ID=49; http://www.diputados.gob.mx/informacion_parlamentaria.htm; http://cronica.diputados.gob.mx/

27	Alfredo Hernández Raigoza	Integrante		PRD

Tabla E5.3.1

Integración de la Comisión del D.F. en la Cámara de Diputados	
Partido	Integrantes
PAN	12
PRI	11
PRD	3
PVEM	1
	27

Gráfico E5.3.1

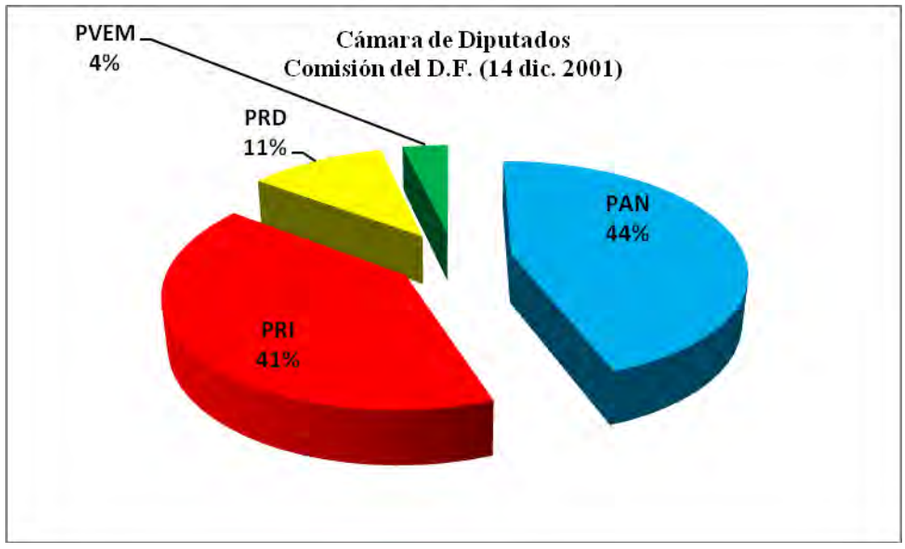
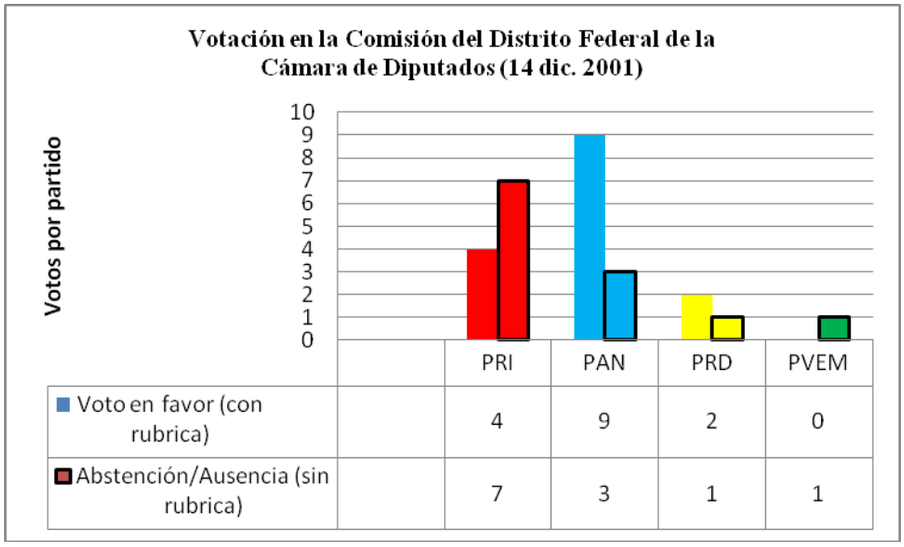


Tabla E5.4

Votación en la Comisión del Distrito Federal de la Cámara de Diputados (14 dic. 2001)					
(PRI:11; PAN:12; PRD:3; PVEM:1)					
	Partido	Voto en favor (con rubrica)	Voto en contra (con rubrica)	Abstención/Ausencia (sin rubrica)	Total
1	PRI	4	0	7	11
2	PAN	9	0	3	12
3	PRD	2	0	1	3
4	PVEM	0	0	1	1
5	Total	15	0	12	27

Gráfico E5.4

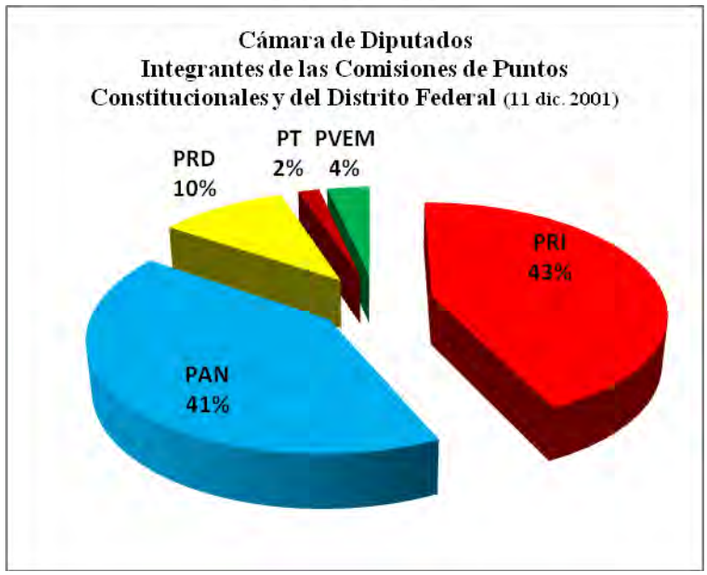


Composición de las Comisiones de Puntos Constitucionales y del Distrito Federal en la Cámara de Diputados, 14de diciembre del año 2001

Tabla E5.5

Cámara de Diputados. Integrantes de las Comisiones de Puntos Constitucionales y del Distrito Federal (11 dic. 2001)		
	Partido	Integrantes
1	PRI	25
2	PAN	24
3	PRD	6
4	PT	1
5	PVEM	2
		58

Gráfico E5.5

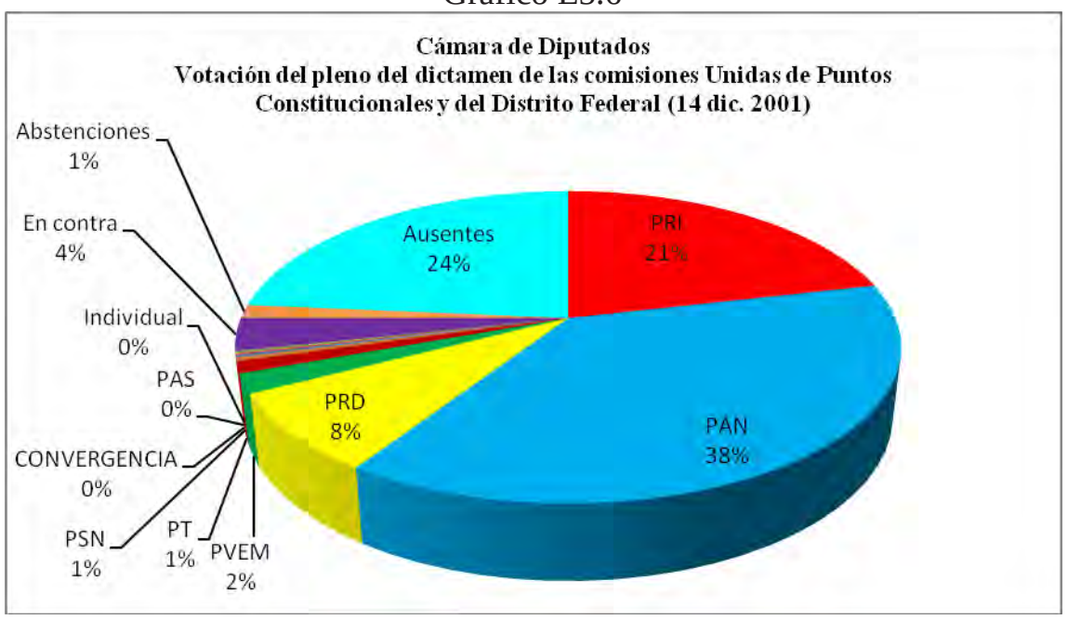


390

Tabla E5.6

Cámara de Diputados Votación del pleno del dictamen de las comisiones Unidas de Puntos Constitucionales y del Distrito Federal (14 dic. 2001)			
	Partido	Votación	
1	PRI	107	
2	PAN	189	
3	PRD	41	
4	PVEM	10	
5	PT	6	
6	PSN	2	
7	CONVERGENCIA	1	
8	PAS	1	
9	Individual	1	
10	En contra	17	PRI
11	Abstenciones	7	PRI
12	Ausentes	118	PRI:78; PAN:17; PRD:11; PVEM:7; PT:2;PSN:2; PAS:1; Ind:1
	Total	500	

Gráfico E5.6



Composición de la Cámara de Senadores en el año 2000[610]

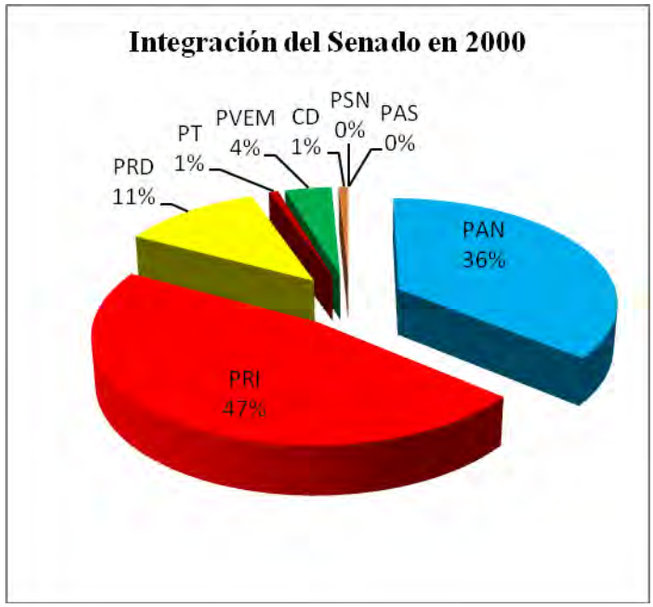
Tabla E6

Integración del Senado en el año 2000		
1	PAN	46
2	PRI	60
3	PRD	15
4	PT	1
5	PVEM	5
6	CD	1
7	PSN	0
8	PAS	0
		128

[610] Véase Ricardo Becerra, Pedro Salazar y José Woldeberg. *La Mecánica del Cambio Político en México. Elecciones, Partidos y Reformas*, México, Ediciones Cal y Arena, 2005, p. 536. Los gráficos fueron realizados mediante los datos ubicados en la obra citada; también véase *Dictamen de las Comisiones Unidas, Puntos Constitucionales y Estudios Legislativos, con proyecto de decreto por el que se reforman y adicionan los artículos 73, 76, 89, 108, 109, 110, 111 Y 122DE LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS*, México, Cámara de Senadores, 1 de octubre del 2002, en http://www.senado.gob.mx/index.php?ver=sp&mn=3&sm=3&lg=LVIII_III&id=233; y http://www.senado.gob.mx/diario

392

Gráfico E6



Integrantes y votación en la Comisión del Distrito Federal de la Cámara de Senadores en el año 2002

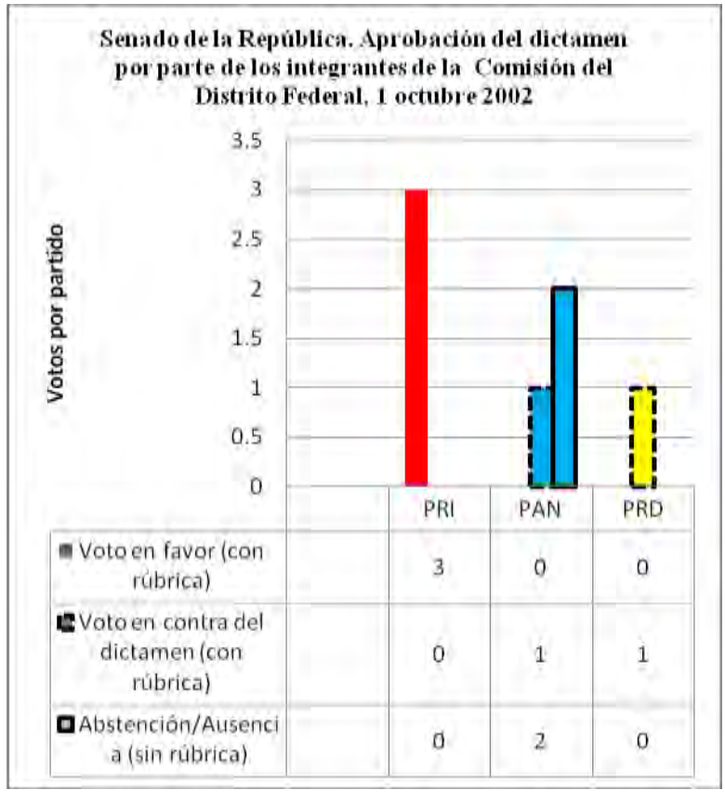
Tabla E6.1

Senado de la República. Integrantes de la Comisión del Distrito Federal, 1 octubre 2002			
	Senador	Partido	Voto
1	David Jiménez (presidente)	PRI	rúbrica
2	Esteban M. Ángeles Cerón	PRI	rúbrica
3	Federico Ling Altamirano	PAN	
4	Joel Ayala	PRI	rúbrica
5	Jesús Galván	PAN	
6	Cecilia Romero Castillo	PAN	rúbrica (en contra del dictamen)
7	Demetrio Sodi De La Tijera	PRD	rúbrica (en contra del dictamen)
PAN: 3; PRI:3; PRD:1			

Tabla E6.2

Senado de la República. Aprobación del dictamen por parte de los integrantes de la Comisión del Distrito Federal, 1 octubre 2002					
	Partido	Voto en favor (con rúbrica)	Voto en contra del dictamen (con rúbrica)	Abstención/Ausencia (sin rúbrica)	Total
1	PRI	3	0	0	3
2	PAN	0	1	2	3
3	PRD	0	1	0	1
	Total	3	2	2	7

Gráfico E6.2



Integrantes y votación en la Comisión de Puntos Constitucionales de la Cámara de Senadores en el año 2002

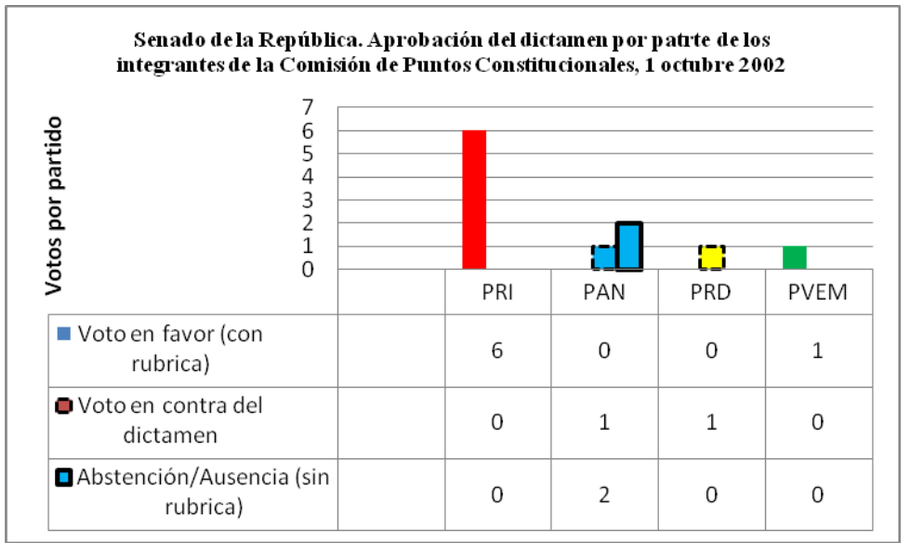
Tabla E6.3

Senado de la República. Integrantes de la Comisión de Puntos Constitucionales, 1 octubre 2002			
	Senador	Partido	Voto
1	Manuel Bartlett Díaz (presidente)	PRI	Rubrica
2	Jesús Ortega Martínez	PRD	Rubrica (en contra del dictamen)
3	Héctor Antonio Estudillo Flores	PRI	Rubrica
4	Genaro Borrego Estrada	PRI	Rubrica
5	César Camacho Quiróz	PRI	Rubrica
6	Netzahualcóyotl De La Vega García	PRI	Rubrica
7	José Natividad González Parás	PRI	Rubrica
8	Gildardo Gómez Verónica	PAN	
9	Jorge Zermeño Infante	PAN	Rubrica (en contra del dictamen)
10	Adalberto A. Madero Quiroga	PAN	
11	Jorge Emilio González	PVEM	Rubrica
PAN: 3; PRI: 6; PRD: 1; PVEM:1			

Tabla E6.4

Senado de la República. Aprobación del dictamen por parte de los integrantes de la Comisión de Puntos Constitucionales, 1 octubre 2002					
	Partido	Voto en favor (con rubrica)	Voto en contra del dictamen	Abstención/Ausencia (sin rubrica)	Total
1	PRI	6	0	0	6
2	PAN	0	1	2	3
3	PRD	0	1	0	1
4	PVEM	1	0	0	1
	Total	7	2	2	11

Gráfico E6.4



Integrantes y votación en la Comisión de Estudios Legislativos de la Cámara de Senadores en el año 2002

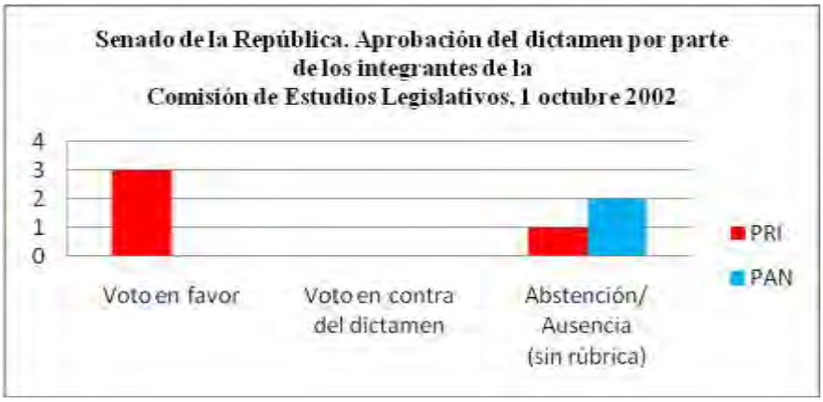
Tabla E6.5

Senado de la República. Integrantes de la Comisión de Estudios Legislativos, 1 octubre 2002			
	Senador	Partido	Voto
1	Fidel Herrera Beltrán (presidente)	PRI	Rubrica
2	Martha Sofía Tamayo Morales	PRI	Rubrica
3	Felipe de Jesús Vicencio Álvarez	PAN	
4	José Antonio Aguilar Bodegas	PRI	
5	Héctor Michel Camarena	PRI	Rubrica
6	Adalberto A. Madero Quiroga	PAN	
PAN: 2; PRI: 4			

Tabla E6.6

Senado de la República. Aprobación del dictamen por parte de los Integrantes de la Comisión de Estudios Legislativos, 1 octubre 2002					
	Partido	Voto en favor	Voto en contra del dictamen	Abstención/ Ausencia (sin rúbrica)	Total
1	PRI	3	0	1	4
2	PAN	0	0	2	2
	Total	3	0	3	6

Gráfico E6.6

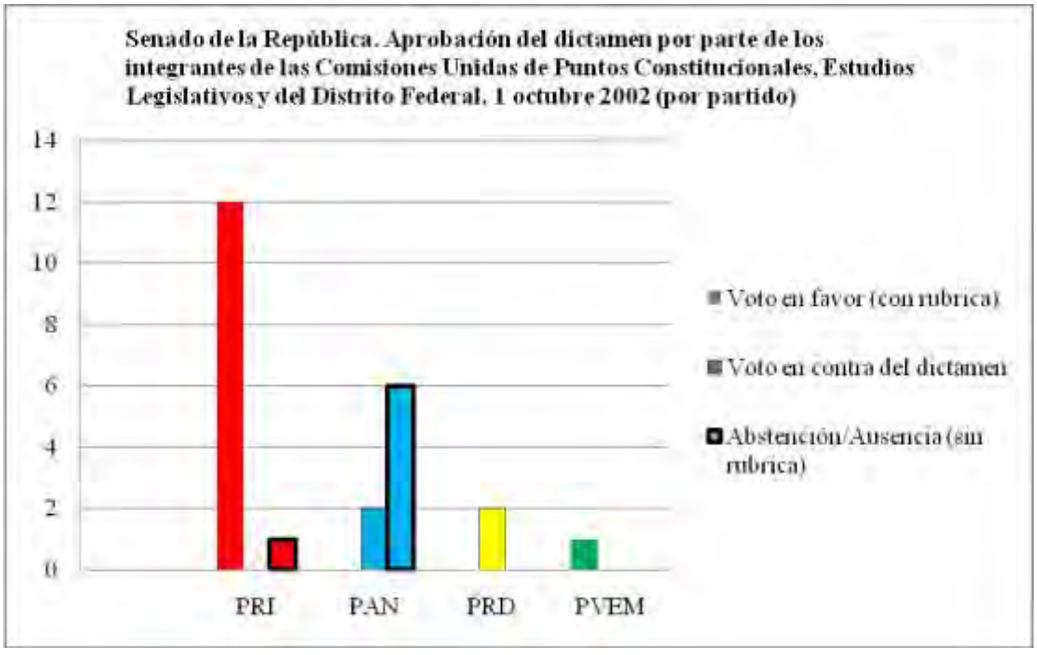


Votación del dictamen por parte de las Comisiones Unidas de Puntos Constitucionales, Estudios Legislativos y del Distrito Federal, 1 octubre 2002

Tabla E6.7

Senado de la República. Aprobación del dictamen por parte de los integrantes de las Comisiones Unidas de Puntos Constitucionales, Estudios Legislativos y del Distrito Federal, 1 octubre 2002					
	Partido	Voto en favor (con rubrica)	Voto en contra del dictamen	Abstención/Ausencia (sin rubrica)	Total
1	PRI	12	0	1	13
2	PAN	0	2	6	8
3	PRD	0	2	0	2
4	PVEM	1	0	0	1
	Total	13	4	7	24

Gráfico E6.7



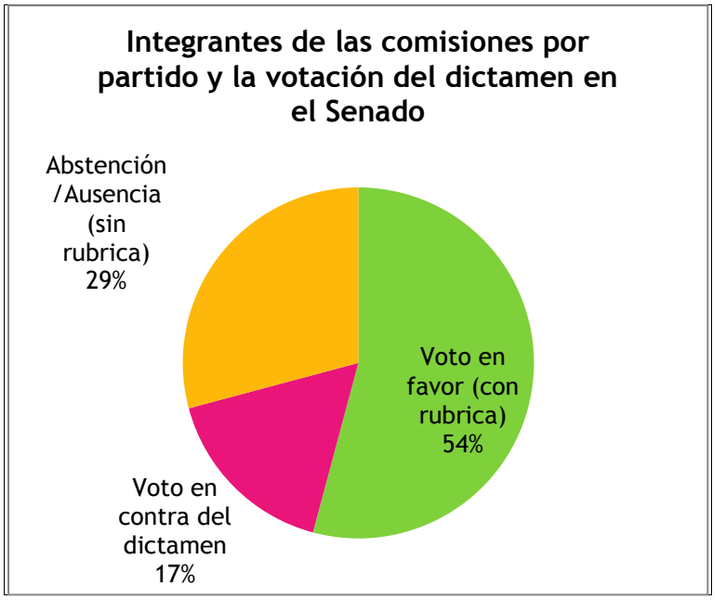
398

Resultados agregados de la votación del dictamen de las Comisiones Unidas de Puntos Constitucionales, Estudios Legislativos y del Distrito Federal

Tabla E6.8

Votación del dictamen (resultados agregados)		
Voto en favor (con rubrica)	Voto en contra del dictamen	Abstención/Ausencia (sin rubrica)
13	4	7

Gráfico E6.8

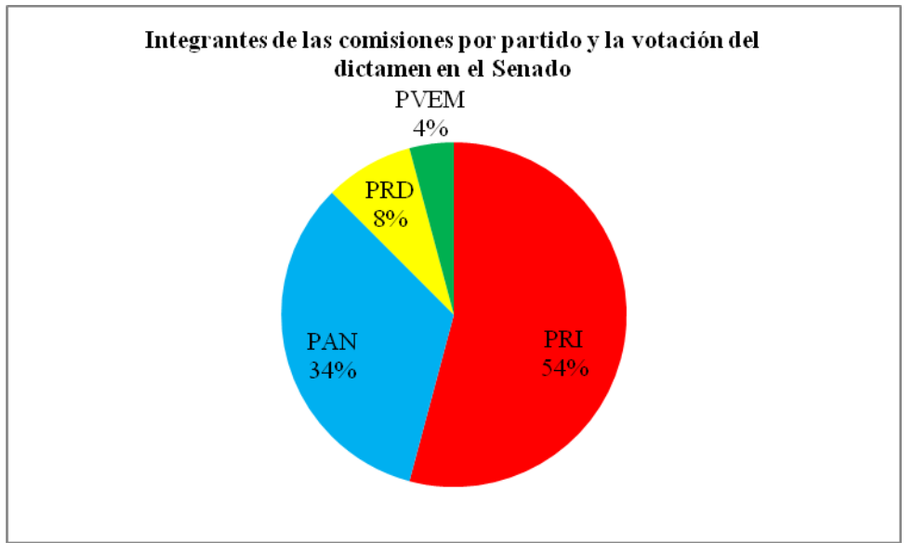


Votaciones del dictamen de las Comisiones Unidas de Puntos Constitucionales, Estudios Legislativos y del Distrito Federal (por partido)

Tabla E6.9

Integrantes de las comisiones por partido y la votación del dictamen en el Senado		
PRI	13	54.1
PAN	8	33.3
PRD	2	8.3
PVEM	1	4.1
Total	24	100%

Gráfico E6.9

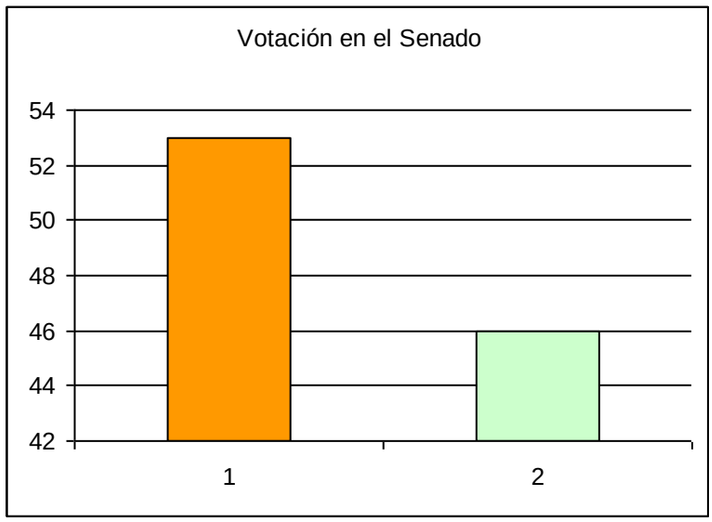


400

Tabla E7

Votación de la minuta en el pleno en la Cámara de Senadores, 01 octubre 2002	
Votos en favor	Votos en contra
53	46

Gráfico E7



Aparato crítico y referencias bibliográficas

Teoría Política

Apter, David (a). *Estudio de la Modernización*, Argentina, Amorrortu, 1970

_____ (b). *Política de la Modernidad*, Argentina, Paidós, 1972

Dahl, Robert A. *Democracy and its critics*, USA, Yale University, 1989

Carré de Malberg, R. *Teoría General del Estado*, México, FCE, 1998

Deutsch, Kart W. *Política y Gobierno*, México, FCE, 1998

Duverger, Maurice. *Instituciones Políticas y Derecho Constitucional*, México, Editorial Planeta, 1986

García, Manuel. *El Estado de partidos*. Madrid, Alianza Editorial, 1986

Hamilton, A., J. Madison y J. Jay. *El Federalista*, México, FCE, 2001

Held, David. *La democracia y el orden global. Del Estado moderno al gobierno cosmopolita*, Barcelona, Paidós, 1997

Heller, Hermann. *Teoría del Estado*, México, FCE, 1974

Huntington P., Samuel. *El Orden Político en las Sociedades en Cambio*, España, Paidós, 2001

Locke, John. *Ensayo sobre el Gobierno Civil*, España, Aguilar, 1973

Montesquieu, Charles Louis de Secondant. *Del Espíritu de las Leyes*, España, Técnos, 1987

Panebianco, Angelo. *Modelos de partidos*. Madrid, Alianza Editorial, 1990

Proudhon Pierre, Joseph. *El Principio Federativo*, España, Editora Nacional, 1977

Sartori, Giovanni (a). *Partidos y sistemas de partidos*. Madrid, Alianza Editorial, 1980.

_____ (b). *Ingeniería Constitucional Comparada: una investigación de estructuras, incentivos y resultados*, México, FCE, 2001

Schmitt, Carl. *Teoría de la Constitución*, España, Alianza Editorial, 1996

Stuart Mill, John. *Del gobierno representativo*, Madrid, Editorial Técnos, 2007

Tocqueville Alexis de. *La democracia en América*, México, FCE, 1996

Touraine, Alain. *Crítica de la modernidad*, México, FCE, 2002

Historia de México

Blanco, José y José Woldenberg (comp). *México a Finales del Siglo*, tomo II, México, CONACULTA- FCE, 1993

Centro de Estudios Históricos. *Historia General de México*, obra presentada por el Centro de Estudios Históricos, Versión 2000, México, COLMEX, 2007

Medina, Luis. *Hacia el Nuevo Estado*. México, 1920-1994, México, FCE, 1994

Rabasa, Emilio. *La Evolución Histórica de México*, México, Editorial Porrúa, 1972

Régimen Político

Alamán, Lucas. *Semblanzas e Ideario*, México, UNAM, 1994

Aguirre, Pedro (coord.) *Sistemas Políticos y Electorales Contemporáneos: Reino Unido*, México, IFE, 1999

Álvarez, José Rogelio Álvarez (director). *Enciclopedia de México*, México, Enciclopedia de México, 1978

Amoretti, Ugo M. y Nancy Bermeo. *Federalism and Territorial Cleavage*, Baltimore and London, The Johns Hopkins University Press, 2004

Andrade Sánchez, Eduardo. *Derecho Constitucional*, México, Oxford University Press México, 2008

Arteaga Nava, Elisur. *Derecho Constitucional*, Oxford University Press Harla-México, 1998

Barragán Barragán, José. *Introducción al federalismo. La formación de los poderes 1824*, México, UNAM, 1978

Barragán Barragán, José *et al*. *Teoría de la Constitución*, México, Editorial Porrúa, 2003

Becerra, Ricardo, Pedro Salazar y José Woldenberg. *La Mecánica del Cambio Político en México. Elecciones, partidos y reformas*, México, Ediciones Cal y Arena, 2005

Bejar Algazi, Luisa y Rosa María Mirón Lince (coord.). *El Congreso Mexicano Después de la Alternancia*, México, AMEP-IIL-Senado, LVIII Legislatura, 2003

Bejar Algazi, Luisa y Gilda Waldman (coord.) *La Representación Parlamentaria en México*, México, UNAM-Gernika, 2004

Bejar Algazi, Luisa (coord.) (a). *Qué hacen los legisladores mexicanos. El trabajo en comisiones*, Miguel Ángel Porrúa-UNAM-FCPyS-H. Congreso del Estado Libre y Soberano de México, 2009

_____ (b). *Qué pasa con la representación en América Latina*, Miguel Ángel Porrúa-UNAM-FCPyS-H. Congreso del Estado Libre y Soberano de México, 2009

Berlín Valenzuela, Francisco. *Derecho Parlamentario*, México, FCE, 1994

Burgoa Orihuela, Ignacio. *Derecho Constitucional Mexicano*, México, Porrúa, 1996

Carbonell, Miguel. *Constitución, Reforma Constitucional y Fuentes del Derecho en México*, México, UNAM, Instituto de Investigaciones Jurídicas, 2000

Carbonell, Miguel y Francesc Pau i Vall (comp.) *Temas y Problemas del Parlamento Contemporáneo*, México, UNAM-IIJ-Miguel Ángel Porrúa-Senado, LIX Legislatura, 2006

Cárdenas Gracia, Jaime. *Una Constitución para la Democracia: Propuestas para un nuevo orden constitucional*, México, UNAM, Instituto de Investigaciones Jurídicas, 2000

Colomer M. Josep. *Instituciones Políticas*, Barcelona, Editorial Ariel, 2001

Colomer Viadel, Antonio. *Constitución, Estado y Democracia en el Siglo XXI*, España, 2006

Constitución Política de los Estados Unidos Mexicano, México, Porrúa, 2010

Constitución del Pueblo Mexicano, México, Porrúa-LXI Legislatura, 2010

Copp David, Jean Hampton y John E. Romer. *The idea of Democracy*, New York, Cambridge University Press, 1993

Cossío Díaz, José Ramón (a). *Dogma Constitucional y Régimen Autoritario*, México, Fontamara, 1998

_____ (b). *Los órganos del Senado de la República*, México, Miguel Ángel Porrúa-ITAM-Senado, LVIII legislatura, 2003

Davis E. , Diane. *El Leviatán Urbano. La ciudad de México en el siglo XX*, México, FCE, 1999

Del Palacio Díaz, Alejandro. *Nuevas Lecciones de Teoría Constitucional*, México, CEID, 2006

De La Madrid Hurtado, Miguel. *Estudios de Derecho Constitucional*, México, Editorial Porrúa, 1986

De Zavala, Lorenzo. *Páginas escogidas*, México, UNAM, 1991

Elizondo, Carlos y Benito Nacif Hernández (compiladores). *Lecturas sobre el cambio político en México*, México, FCE-CIDE, 2002

Emmerich, Gustavo Ernesto (coordinador). *Las elecciones en la ciudad de México*, 1376-2005, México, IEDF-UAM, 2005

Epstein, León D. "Parlamentarismo" en: *Enciclopedia Internacional de las Ciencias Sociales, t. 7*, España, Aguilar S.A. de Ediciones, 1975

Espinoza Toledo, Ricardo. *Sistemas Parlamentario, Presidencial y Semipresidencial*. Cuadernos de divulgación de la cultura democrática, Núm. 20, México, IFE, 1999

Espinoza Toledo, Ricardo y Jeffrey Weldon (coord.) *Para qué sirve el Poder Legislativo*, México, Miguel Ángel Porrúa-UAMI-Universidad de Colima-Cámara de Diputados LX Legislatura, 2007

Espinoza Valle, Víctor Alejandro y Luis Miguel Rionda Ramírez (coord.) *Después de la Alternancia: Elecciones y nueva Competitividad*, México, UAMA-SOMEE-Universidad de Guanajuato-EÓN, 2005

Fernández Santillán, José F. *et al. Análisis y perspectivas de la Reforma Política del Distrito Federal*, México, Colección Sinergia, IEDF, 2001

Galeana, Patricia. México y sus Constituciones, México, FCE, 2003

Gantús, Fausta *et al. La Constitución de 1824. La consolidación de un pacto mínimo*, México, COLMEX, 2008

Gimate-Welsh, Adrián (c). *Representación y deliberación en la LVIII Legislatura, a propósito de la Ley de Derechos y Cultura Indígenas*, México, Porrúa-UAM, 2010

Gimate-Welsh, Adrián y Pedro Castro (coordinadores). *Sistema Político Mexicano: Ayer y Hoy, Continuidades y Rupturas*, México, Porrúa- Senado de la República, 2010

Griffith, Ernest S. *El Sistema de Gobierno Americano*, España, Editorial Hispano Europea, 1962

Ilbert, Courtenay P. *El Parlamento*, España, Editorial Labor, 1926

Labastida, Horacio. *Reforma y República Restaurada. Documentos para la historia del México independiente*, México, Miguel Ángel Porrúa, 1995

Macridis, Roy C. "Poder Ejecutivo" en: *Enciclopedia Internacional de las Ciencias Sociales, t. 8*, España, Aguilar S.A. de Ediciones, 1983

Marquet Guerrero, Porfirio. *La Estructura del Estado Mexicano*, Instituto de Investigaciones Jurídicas, México, UNAM, 1975

Mirón Lince, Rosa María y Ricardo Espinoza (coord.). *Partidos Políticos. Nuevos liderazgos y relaciones internas de autoridad*, México, UNAM-IIJ-AMEP-UAM, 2004

Moreno, Daniel. *Derecho Constitucional Mexicano*, México, Editorial Porrúa, 1990

Moto Salazar, Efraín y José Miguel Moto. *Elementos de Derecho*, México, Editorial Porrúa, 1998

Neustadt, Richard. "Presidencialismo" en: *Enciclopedia Internacional de las Ciencias Sociales, t. 7*. España, Aguilar S.A. de Ediciones, 1975

Palacios Alcocer, Mariano (coord.) *Federalismo y relaciones intergubernamentales*, México, Miguel Ángel Porrúa-Senado de la República, LIX Legislatura, 2003

Pantoja Morán, David y Jorge Mario García. *Tres Documentos Constitucionales en la América Latina Española pre independiente*, México, UNAM-IIJ, 1975

Pérez, Germán y Antonia Martínez (comp.) *La Cámara de Diputados en México*, México, FLACSO-Miguel Ángel Porrúa-Cámara de Diputados, LVII Legislatura, 2000

Planas, Pedro. *Regímenes Políticos Contemporáneos*, México, FCE, 1993

Ramírez, Ignacio. *Ensayos*, México, UNAM, 1994

Ramos Arizpe, Miguel. *Discursos, Memorias e Informes*, México, UNAM, 1994

Reveles Vázquez, Francisco (coord.) *El Nuevo Sistema Político Mexicano: Los Poderes de la Unión*, México, UNAM-FCPyS-Gernika, 2006

Serrano Salazar, Oziel. *La Reforma Política del Distrito Federal*, México, CENAM-PyV, 2001

Tena Ramírez, Felipe (a). *Leyes Fundamentales de México 1808 –1991*, México, Porrúa, 1991

_____ (b). *Derecho Constitucional Mexicano*, México, Porrúa, 1998

Teresa De Mier, Servando. *Escritos y Memorias*, México, UNAM, 1994

Tsebelis, George y Jeannett Money. *Bicameralism*, United States of America, Cambridge University Press, 1997

Valenzuela, Arturo. *El debate actual sobre Presidencialismo y Parlamentarismo en América Latina*, México, IFE, 1999

Zarco, Francisco (a). *Historia del Congreso Extraordinario Constituyente (1856-1857)*, México, COLMEX, 1956

_____ (b). *Textos Políticos*, México, UNAM, 1994

Filosofía del lenguaje

Austin, John L. *¿Cómo hacer cosas con palabras?* Barcelona, Paidós, 1971.

Benveniste, Émile. *Problemas de Lingüística General*, Madrid, Siglo Veintiuno Editores, 1993.

Beristaín, Helena. *Diccionario de Retórica y Poética*, México, Editorial Porrúa, 2000.

Charaudeau, Patrick (a). "Para qué sirve analizar el discurso político" en revista *deSignis*, núm. 2, Barcelona, editorial Gedisa, 2002.

_____ (b). *Les Discours Politique. Les Masques du Pouvoir*, France, Librairie Vuibert, 2005.

Eemeren, Van Frans y H. Grootendorst. *A systematic theory of argumentation. The pragma-dialectical approach*, E.U., Cambridge University Press, 2004.

Foucault, Michel (a). *El Orden del Discurso*, Barcelona, Tusquets Editores, 1970.

_____ (b). *Arqueología del saber*, México, Siglo veintiuno editores, 1996.

Fabbri, Paolo y Aurelia Marcarino. "El discurso político" en revista *deSignis*, núm. 2, Barcelona, editorial Gedisa, 2002.

Gilbert, Michael A. *Coalescent Argumentation*, New Yersey, Lawrence Erlbaum Associates, publishers, 1997.

Gilles, Fauconnier. *Mental Spaces. Aspects of meaning construction in natural language*. New York, Cambridge University Press, 1994.

Gimate-Welsh, Adrían *et al*. *Ensayos. Lingüística, Semiótica, Ciencia Literaria. Acciones Textuales, revista de teoría y análisis* (homenaje a A. J. Greimas), número3, México, UAMI, Departamento de Filosofía, 1993.

Gimate-Welsh, Adrián (a). *Del Signo al Discurso. Dimensiones de la poética, la política y la plástica*, México, Porrúa-UAM, 2005.

_____ (b). *Representación y deliberación en la LVIII Legislatura. A propósito de la Ley de Derechos y Cultura indígenas*, México, Miguel ángel Porrúa-UAM, 2010.

Gimate-Welsh y Julieta Haidar. *La argumentación. Una mirada desde la complejidad y la transdisciplina*, México, Porrúa, 2010.

Grice, Paul. *Studies in the way of words*, Massachusetts, Harvard University Press, 1991.

Jiménez, Gilberto. *Poder, Estado y Discurso: perspectivas sociológicas del discurso político-jurídico*, México, UNAM-IIJ, 1988.

Levinson, Stephen C. *Pragmática*, *Barcelona*, Editorial Teide, 1988.

Reygadas, Pedro. *El arte de argumentar II*, México, UACM, 2009.

Ricœur, Paul. *Del texto a la acción. Ensayos de hermenéutica II*, México, FCE, 2000.

Searle, John R. *Actos de Habla. Ensayo de filosofía del lenguaje*, Madrid, Ediciones Cátedra, 1986.

Van Dijk, Teun A (a). *Texto y Contexto (Semántica y Pragmática del discurso)*, España, Cátedra, 1988.

_____ (compilador) (b). *El discurso como estructura y proceso. Estudios sobre el discurso I. Una introducción multidisciplinaria*, Barcelona, Gedisa, 2008.

_____ (c) *Estructuras y funciones del discurso*, México, Siglo veintiuno editores, 1991.

Documentos

D. D. F. [a] *Cuadernos de la Reforma Política de la Ciudad de México. Debates Legislativos 1824*, México, DDF, 1992.

D. D. F. [b] *Cuadernos de la Reforma Política de la Ciudad de México, Debates Legislativos 1857*, México, DDF, 1992.

D. D. F. [c] *Cuadernos de la Reforma Política de la Ciudad de México, Debates Legislativos 1917*, México, DDF, 1992.

D. D. F. [d] *Cuadernos de la Reforma Política de la Ciudad de México, Debates Legislativos 1928*, México, DDF, 1992.

D. D. F. [e] *Cuadernos de la Reforma Política de la Ciudad de México, Posiciones Históricas de los Partidos Políticos sobre el Gobierno del Distrito Federal 1965-1991*, México, DDF, 1992.

Dictamen de la Comisión de Estudios Legislativos y Prácticas Parlamentarias que reforma y adiciona los artículos 73, fracción VIII; 76, fracción IX; 89, fracción XIV; 108, 109, 110, 111 y 112 DE LA CONSTITUCION POLITICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS, Asamblea Legislativa del Distrito Federal, II Legislatura, noviembre del 2001

Dictamen de las Comisiones Unidas de Puntos Constitucionales y del Distrito Federal, con proyecto de decreto por el que se reforman y adicionan los artículos 73, 76, 89, 108, 109, 110, 111 Y 122DE LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS, EN MATERIA DEL DISTRITO FEDERAL, México, Cámara de Diputados, Gaceta Parlamentaria, diciembre del 2001.

Dictamen de las Comisiones Unidas, Puntos Constitucionales y Estudios Legislativos, con proyecto de decreto por el que se reforman y adicionan los artículos 73, 76, 89, 108, 109, 110, 111 Y 122DE LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS, México, Cámara de Senadores, 1 de octubre del 2002.

HCDD. *Diario de los Debates de la H. Cámara de Diputados 1916-1994.* (Disco 1: noviembre de 1916-agosto de 1952), México, Cámara de Diputados, LV Legislatura, Comité de Biblioteca, 2006.

HCDD. *Crónica de la Reforma Política del Distrito Federal*, Cámara de Diputados, LV Legislatura, Comisión de régimen interno y concertación política, Instituto de Investigaciones Legislativas, México, 1993.

Internet

http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/1.pdf

http://www.aldf.gob.mx/diario-debates-204-1.html.

http://www.aldf.gob.mx/1er-periodo-ordinario-204-30.html.

http://legislatoris.itam.mx/Directorio/Lists/Directivos/DispForm.aspx?ID=49.

http://www.diputados.gob.mx/informacion_parlamentaria.htm.

http://cronica.diputados.gob.mx/.

http://www2.scjn.gob.mx/.

http://www.senado.gob.mx/content/sp/sp/content/gaceta/content/ordinaria/58/content/116/dictamen_reformas73_76_etc.html; además, Diario de los debates N0 10, 1 de octubre de 2002, LVIII Legislatura, tercer año de ejercicio, primer periodo extraordinario.

412

http://www.senado.gob.mx/diario.php?ver=punto&legislatura=LVIII&a=III&diario=10&periodo=Primer%20Periodo%20Ordinario&fecha=Octubre%201.%202002&id=220&id=221&id=222&id=223&id=224&id=225&id=226&id=227&id=228&id=229&id=230&id=231&id=232&id=233.

Casa abierta al tiempo

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA METROPOLITANA

UNIDAD IZTAPALAPA

DIVISIÓN DE CIENCIAS SOCIALES Y HUMANIDADES

"LA DELIBERACIÓN SOBRE EL DISTRITO FEDERAL MEXICANO EN LA LEGISLATURA LVIII DEL CONGRESO DE LA UNIÓN. UN ACERCAMIENTO DESDE EL DISEÑO INSTITUCIONAL Y EL ANÁLISIS ARGUMENTATIVO"

TESIS

QUE P R E S E N T A

JOSÉ LUIS CHÁVEZ GARCÍA

208380480

PARA OPTAR AL GRADO DE

DOCTOR EN ESTUDIOS SOCIALES

(PROCESOS POLÍTICOS)

DIRECTOR: DR. ADRIÁN GIMATE-WELSH HERNÁNDEZ

JURADOS: DRA. MARÍA EUGENIA VALDÉS VEGA

Y DRA. ALICIA HERNÁNDEZ DE GANTE

IZTAPALAPA, D.F. , JULIO DE 2012

Leticia Poliaghi

3º Lugar



UNIVERSIDAD AUTÓNOMA METROPOLITANA
UNIDAD IZTAPALAPA
DIVISIÓN DE CIENCIAS SOCIALES Y HUMANIDADES

"ENTRE EL CONTROL Y LA LIBERTAD: CONFIGURACIONES DE TRABAJO, IDENTIDAD Y ACCIÓN COLECTIVA DE LOS TAXISTAS DE LA CIUDAD DE MÉXICO"

TESIS PARA OPTAR AL GRADO DE
DOCTORA EN ESTUDIOS SOCIALES
LÍNEA ESTUDIOS LABORALES

QUE PRESENTA

LETICIA POGLIAGHI

MATRÍCULA: 208380155

DIRECTOR: **DR. ENRIQUE MODESTO DE LA GARZA TOLEDO**
JURADO: **DR. RAÚL NIETO CALLEJA**
DR. LUIS JAVIER MELGOZA VALDIVIA
DR. ENRIQUE MODESTO DE LA GARZA TOLEDO

IZTAPALAPA, D.F. SEPTIEMBRE DE 2012

AGRADECIMIENTOS

Son muchas las personas que, en México y desde Buenos Aires, han colaborado para que el hoy esté concluyendo esta tesis; sin ellas, este largo proceso de investigación no hubiera sido posible ni hubiera llegado a buen puerto. Mi más sincero agradecimiento:

A mi director de tesis, el Dr. Enrique de la Garza Toledo. Su orientación, apoyo y exigencia durante estos cuatro años se reflejan en este trabajo y han contribuido, sin lugar a dudas, a mi crecimiento académico de manera inestimable.

Al Coordinador del Posgrado en Estudios Sociales, el Dr. Adrián Gimate-Welsh; a los Coordinadores de la Línea de Estudios Laborales, Dra. Marcela Hernández Romo y Dr. Javier Melgoza Valdivia; que siempre estuvieron presentes para facilitar el avance de mis estudios; al Dr. Raúl Nieto Calleja, cuyas múltiples observaciones como lector me estimularon a profundizar mi reflexión sobre mi objeto de estudio; y a María Luisa Cortés que de manera muy atenta siempre me apoyó en las gestiones administrativas.

A mis compañeros del Posgrado, muy especialmente a Azucena, Inés, Lilia, Yutzil, Carlos, Gustavo, José Antonio, José Luis y Santiago. Compartir nuestros trabajos, conocimientos y desconocimientos, acuerdos y discusiones, han hecho que la investigación se enriqueciera y que este proceso no fuera tan solitario.

A los profesores canadienses que me recibieron de la manera más atenta en Montreal durante mi estancia de investigación, en particular, al Dr. Frédéric Lesemann.

A los taxistas de la Ciudad de México. Operadores y dirigentes que me brindaron su tiempo y me permitieron ingresar a la intimidad de sus vehículos, sus organizaciones y hasta de sus familias. Cumpliendo mi promesa de mantener su anonimato no los nombraré, pero cada uno sabe que ha aportado a mi conocimiento de este mundo fascinante que es el taxi.

A las autoridades de la Secretaría de Transportes y Vialidad de la Ciudad de México, en especial al Director General de Transporte Público Individual de Pasajeros,

Victor Manuel Ramírez Reséndiz, quienes me facilitaron el acceso a valiosa información y contactos para la realización del trabajo de campo.

A mis amigos en México, Graciana y Sebastián, quienes me acompañaron en estos años de aventura de vivir lejos de casa. Y a los nuevos, Norady, Diego y Luis con quienes compartí los últimos meses de finalización de esta tesis. Al último, le debo su interés por haber leído, criticado y discutido este trabajo.

A Federico, que aunque nuestros caminos se separaron, no puedo dejar de reconocer que su apoyo, estímulo, compañerismo y paciencia fueron fundamentales para que concretara mis estudios.

Al Lic. Héctor Palomino y todo el equipo de la cátedra Relaciones del Trabajo de la Universidad de Buenos Aires que desde el inicio de este proyecto doctoral me han respaldado para su realización.

A mis amigos de Argentina, a quienes siempre he tenido presente. En particular a Bruna, Marina y Juan Cruz que de diferentes maneras intervinieron para lograr mi participación en el Doctorado y la realización del trabajo de investigación.

A mi familia. No podría enumerar todo lo que les debo a mi mamá, Cristina y a mis hermanos, Diego y Sebastián. A ellos tres, les dedico este trabajo.

RESÚMEN

La presente tesis analiza las configuraciones de trabajo, identidad y acción colectiva de los taxistas de la Ciudad de México, a partir de una perspectiva teórico-metodológica reconstructiva basada en la articulación entre estructura, subjetividad y acción.

Se reconoce quiénes son los taxistas, cuáles son sus condiciones de trabajo y cómo desarrollan su ocupación, para reconstruir las relaciones de trabajo presentes en la actividad y las configuraciones identitarias con su ocupación, con la comunidad de operadores y con sus organizaciones gremiales, articulando los principales códigos de cinco campos de relaciones sociales –el trabajo, la organización gremial, la familia, el espacio urbano y el esparcimiento– que influyen en su conformación. Se muestra cómo esos códigos a la vez que brindan sentido de pertenencia, dividen a los taxistas en distintos estratos. Por lo tanto, se recuperan las continuidades y discontinuidades en su constitución.

Luego, se indaga en el vínculo de las configuraciones identitarias –en relación con otros códigos, especialmente de la cultura política mexicana– con las organizaciones gremiales y la acción colectiva desplegada en los últimos años por los sujetos estudiados.

El análisis muestra cómo la disputa por el control del trabajo, en otros términos, de la búsqueda de la libertad al trabajar, se vuelve el código articulador entre el trabajo, la identidad y la acción colectiva.

En síntesis, el estudio permite, por un lado, conocer, reconstruir y analizar la realidad empírica de este sector de trabajadores; por el otro, profundizar la discusión teórica y conceptual en torno a las relaciones de trabajo, la identidad y la acción colectiva de trabajadores no clásicos.

PALABRAS CLAVE: trabajo, identidad, acción colectiva, control, taxista

ABSTRACT

This thesis analyzes the work, identity and collective action configurations of taxi drivers in Mexico City, from a reconstructive theoretical and methodological perspective based on the link between structure, subjectivity and action.

It recognizes who the taxi drivers are, what their working conditions are and how they develop their occupation, to rebuild the work relations present in the activity and the identity configurations with their occupation, with the operators community and their associations, articulating the main codes of five fields of social relations –work, labor organization, family, urban space and recreation– that influence its conformation. It shows how these codes while providing a sense of belonging, divide taxi drivers in different groups. The study exposes the continuities and discontinuities in its constitution.

Afterwards, it explores the link between the identity configurations –in relation to other codes, especially some of the Mexican political culture– with the taxi drivers' organizations and the collective action developed by them in recent years.

The analysis notes how the dispute over control, in other words, the pursuit of freedom, becomes the code that articulates work, identity and collective action.

In sum, on one hand, the study allows to know, to reconstruct and to analyze the empirical reality of this sector of workers. On the other, it broadens the theoretical and conceptual discussion about work relations, identity and collective action of non-classical workers.

KEYWORDS: work, identity, collective action, control, taxi driver

INDICE

INTRODUCCIÓN 11

CAPÍTULO 1: EL TRABAJO, LA IDENTIDAD Y LA ACCIÓN COLECTIVA EN LOS TAXISTAS DE LA CIUDAD DE MÉXICO COMO PROBLEMA 17

1.1 Las discusiones del fin del trabajo y de las identidades 17

1.1.1 Primer eje de debate: el fin del trabajo 18

1.1.2 Segundo eje de debate: crisis, fragmentación o el fin de las identidades 28

1.2 El trabajo no clásico en México 36

1.2.1 La organización colectiva de trabajadores no clásicos en México 41

1.3 El punto de partida: ¿cómo abordar el estudio del trabajo, la identidad y la acción colectiva en los trabajadores no clásicos? 42

CAPÍTULO 2: PLANTEAMIENTO TEORICO METODOLOGICO 55

2.1 La discusión sobre estructura, subjetividad y acción 56

2.1.1 La Teoría de la Estructuración de Anthony Giddens 58

2.1.2 La Teoría de la Acción Comunicativa de Jürgen Habermas 61

2.1.3 El constructivismo estructuralista de Pierre Bourdieu 63

2.1.4 La relación estructura, subjetividad y acción en nuestro estudio 66

2.2 Subjetividad 67

2.2.1 Los aportes de las perspectivas hermenéuticas 68

2.2.2 La subjetividad en nuestro estudio 70

2.3 La identidad 77

2.3.1 Los aportes de las Teorías de los Nuevos Movimientos Sociales al estudio de la identidad 77

2.3.2 La identidad en nuestro estudio 81

2.4 Acción colectiva 83

2.4.1 Los aportes de las Teorías de los Nuevos Movimientos Sociales 85

2.4.2 La acción colectiva en nuestro estudio 88

CAPÍTULO 3: LOS CAMPOS DE RELACIONES SOCIALES: DESCONSTRUCCIÓN TEÓRICA Y CONCEPTOS ORDENADORES 91

3.1 El estudio del trabajo, la identidad y la acción colectiva como configuración 91

3.2 Campo de relaciones sociales "Trabajo" 97

3.2.1 Síntesis de conceptos ordenadores, dimensiones y subdimensiones 133

3.3 Campo de relaciones sociales "Organización" 139

3.3.1 Síntesis de conceptos ordenadores, dimensiones y subdimensiones 146

3.4 Campo de relaciones sociales "Familia" 152

3.4.1 Síntesis de conceptos ordenadores, dimensiones y subdimensiones 157

3.5 Campo de relaciones sociales "Esparcimiento" 161

3.5.1 Síntesis de conceptos ordenadores, dimensiones y subdimensiones 166

3.6 Campo de relaciones sociales: espacio urbano 169

3.6.1 Síntesis de conceptos ordenadores, dimensiones y subdimensiones 174

CAPÍTULO 4: LOS TAXIS Y LOS TAXISTAS EN LA CIUDAD DE MEXICO 179

4.1 El transporte público de pasajeros 179

4.2 El transporte individual de pasajeros 181

4.3 El mapa de los taxis: multiplicidad de modalidades en la prestación del servicio 187

4.4 El perfil de los taxistas de la Ciudad de México 189

4.5 Condiciones de trabajo de los taxistas de la Ciudad de México 200

CAPÍTULO 5: CONFIGURACIONES IDENTITARIAS DE LOS TAXISTAS DE LA CIUDAD DE MEXICO 219

5.1 El trabajo en el taxi y su significado para el operador 224

5.1.1 El trabajo en el taxi: Los significados en torno a las condiciones de trabajo ... 224

5.1.2 El autocontrol relativo del proceso de trabajo 238

5.2 Trabajar en el espacio público 254

5.2.1 La apropiación del espacio de trabajo 255

5.2.2 Los problemas urbano-laborales 259

5.3 Las relaciones sociales en el trabajo 263

5.3.1 Las relaciones con los pasajeros 263
5.3.2 Las relaciones entre taxistas 265
5.3.3 Las relaciones con los otros 267
5.4 Los conflictos en el trabajo 273
5.5 Las configuraciones identitarias de los taxistas de la Ciudad de México 276

CAPÍTULO 6: ORGANIZACIÓN Y ACCION COLECTIVA DE LOS TAXISTAS DE LA CIUDAD DE MEXICO 285

6.1 La identidad colectiva de los taxistas de la Ciudad de México y la construcción de la alteridad 285
6.2 De la identidad a la acción colectiva: necesaria pero no suficiente 289
6.3 Organización colectiva de los taxistas de la Ciudad de México 291
6.3.1 Origen de las organizaciones de taxistas de la Ciudad de México 294
6.3.2 La adhesión de los taxistas a las organizaciones 295
6.3.3 Estructura y funciones de las organizaciones 298
6.3.4 Los espacios de trabajo de las organizaciones 300
6.3.5 La política en las organizaciones 300
6.3.6 Las relaciones entre dirigencias y bases de las organizaciones 303
6.3.7 Participación de los agremiados en las organizaciones 307
6.3.8 Las organizaciones cupulares 310
6.4 ¿Y el 70 por ciento no agremiado? 311
6.5 De la organización colectiva a la acción: el conflicto entre taxistas y la autoridad 316
6.5.1 La cultura política en los taxistas de la Ciudad de México 318
6.6 La acción colectiva reciente de los taxistas de la Ciudad de México 331
6.7 La pasividad relativa y la movilización latente 340
6.8 La configuración de la acción colectiva de los taxistas 342

REFLEXIONES FINALES 347

i. La configuración del trabajo de los taxistas de la Ciudad de México 348
ii. La configuración de identidades de los taxistas 355

iii. La configuración de la acción colectiva 360

iv. El eje del problema: la construcción social del control y la libertad en el trabajo 364

BIBLIOGRAFÍA 371

FUENTES 395

ANEXO 1: DATOS Y CUADROS DE REFERENCIA 399

A. Cálculo de costos de operación del servicio de transporte público individual de pasajeros 399

B. Diferencias y similitudes entre taxistas propietarios de vehículo y choferes de taxis. Frecuencias obtenidas de encuesta aplicada a taxistas entre junio y agosto de 2009. 405

ANEXO 2: EL TRABAJO DE CAMPO 411

A. Detalle del trabajo de campo 411

B. Instrumentos de recolección de información 416

INTRODUCCIÓN

Esta tesis de Doctorado que hemos dado en llamar *Entre el control y la libertad: configuraciones de trabajo, identidad y acción colectiva de los taxistas de la Ciudad de México*, como su título indica, se aboca al estudio de tres temáticas principales: el trabajo, la identidad y la acción colectiva de un grupo de trabajadores, los taxistas, que desarrollan su ocupación en un espacio singular, la Ciudad de México.

Nos proponemos, en términos generales, indagar el trabajo de los conductores de taxis en la Ciudad de México; de si éste en relación con otros campos de relaciones sociales –la organización, el espacio urbano, el esparcimiento y la familia– puede influir en la conformación de identidad o identidades de estos sujetos con su ocupación, con la comunidad conformada por los taxistas y con las organizaciones gremiales. Luego, si esas configuraciones identitarias que pudieran existir –y en su caso de qué manera– pueden resultar de eficiencia en la constitución de la acción colectiva, o en un sentido más amplio, en la constitución de sujetos colectivos.

Esta investigación se inscribe en la corriente de los Nuevos Estudios Laborales en América Latina, especialmente por su reconocimiento a la heterogeneidad de las formas de trabajo, una concepción amplia del concepto de trabajo, la articulación de éste con determinadas relaciones sociales, su consideración subjetiva y las formas diversas de organización laboral colectiva.

Más específicamente, partimos de la concepción de trabajo no clásico (de la Garza Toledo, 2010) para adentrarnos en la investigación no sólo de las formas de trabajo, sino también de la construcción de identidades y de acción colectiva, partiendo de las relaciones entre estructuras, subjetividades e interacciones sociales en los tres ejes analíticos que mencionamos: el trabajo, la identidad y la acción colectiva.

Optamos por estudiar un grupo de trabajadores particular. Los taxistas que laboran en la Ciudad de México. Su elección obedeció una motivación teórica, la de profundizar el estudio del trabajo, la identidad y la acción colectiva en trabajadores “no clásicos”. En ese marco, escogimos a los taxistas que, al menos en la Ciudad de México, no habían sido

objeto de indagación profunda desde la perspectiva de los estudios del trabajo. En el plano empírico, por otro lado, resultan importantes por su cantidad, condiciones de trabajo particulares y visibilidad pública.

Pero además, nos resultó particularmente importante cuestionar la "normalidad" en la realidad de las relaciones de trabajo. Con esto queremos decir que conscientes de que la relación laboral salarial, al menos en América Latina, no llegó nunca a representar la totalidad de las relaciones de trabajo y aun cuando esto no es una novedad, ya que ha quedado demostrado teórica y empíricamente en muchos estudios (de la Garza Toledo, 2010; Lucena, 1999; Palomino, 2001; Peña Saint Martin, Pérez Ruiz, y Sánchez Díaz, 2009), creemos necesario resaltar las particularidades de esas relaciones. ¿Por qué? No sólo por una pretensión académica, sino porque ellas aun existiendo, no son reconocidas "legalmente" como tales –al menos en México–, mientras que sí se reconoce a otras, especialmente a la salarial. Esto conlleva una serie de problemas que afectan la vida de muchos trabajadores y sus familias: la desprotección social, la limitación de la representación colectiva y de los canales para la reivindicación de sus intereses y el fortalecimiento de los actores más poderosos, en detrimento de los más débiles.

En ese sentido, es que procuramos, no con ánimo de denuncia, sino con el de esclarecer el entramado de relaciones presentes y analizarlas con miras a que el estudio sirva como material de discusión sobre la situación de un sector de trabajadores, en este caso los taxistas de la Ciudad de México, pero que otras investigaciones muestran que estas situaciones no se circunscriben sólo a ellos, sino que muchos otros trabajadores se encuentran en similar situación. Esperamos entonces que los actores involucrados encuentren en este estudio, que no pretende ser un manual de acción ni mucho menos, algunos elementos que, de considerarlos pertinentes, puedan serles de utilidad para la consecución de mejoras en sus condiciones de trabajo y en su organización colectiva.

Nuestro universo del estudio, entonces, se compone de los conductores de taxis de la Ciudad de México[1]. El servicio público de taxi consiste en el transporte de uno o más

[1] Debemos aclarar que si bien el estudio se centrará en aquellos conductores de taxis que tienen como territorio de trabajo a la Ciudad, dadas las características propias de la actividad –su movilidad y el transporte

pasajeros en vehículos denominados taxis, que se ofrece al público en general a través del pago de una tarifa que se determina, en general, por medio de un taxímetro. Éste calcula el costo del viaje al final del recorrido, en función de la distancia recorrida, los tiempos de espera, la demora del tránsito, el monto de bajada de bandera al inicio del recorrido y, en algunos casos, de la cantidad de pasajeros. Es un servicio público concesionado, es decir, prestado a través de terceros.

Según información brindada por la Secretaría de Transportes y Vialidad del Gobierno de la Ciudad de México (SETRAVI), el número de vehículos de servicio público de transporte individual de pasajeros (taxis) en marzo de 2011 ascendía a 131 778 y los operadores con licencia vigente, 236 213. Además operan, según estimaciones de la autoridad pública y dirigentes gremiales, unos 30 000 irregulares.

Hacia el año 2004, según Bernardo Navarro Benítez, superaba en cuatro veces el número de colectivos y "el número de taxis por habitante registrados y en servicio (…) supera las proporciones de ciudades como Madrid y París (…), Sao Paulo y Nueva York" (2004, p. 11)[2]. A partir de la crisis de la década de 1970 y el ajuste económico realizado en México, el servicio de taxis ha oficiado como receptor de desocupados del sector formal. Dice el autor citado que "muchas de las liquidaciones de empleados públicos o privados fueron a 'invertirse' en vehículos, 'permisos' o placas de taxis que permitieron emplear a los múltiples desplazados por el reajuste económico" (p. 21). Este mismo proceso, se da entre los años 1994 y 1997 cuando se incrementaron la destrucción de puestos de trabajo y los despidos de trabajadores. El aumento de taxis llevó a una sobreoferta del servicio que redundó en "diversos problemas en la operación del servicio presionando a la baja los

de pasajeros– debe tenerse en cuenta no sólo a la ciudad, sino a la zona conurbada total del Valle de México. En la actualidad, ésta se compone del Distrito Federal, 56 municipios del Estado de México y uno del Estado de Hidalgo (Secretaría de Transportes y Vialidad del Gobierno de la Ciudad de México, 2007a). Hay un grupo de taxis, los del aeropuerto que si bien circulan por la ciudad son considerados federales porque su "lugar de trabajo", el origen de los mismos se da en territorio federal. Dadas sus características propias y las diferencias con los taxis de la Ciudad, aquéllos no son analizados de manera exhaustiva en este estudio. Sin embargo, haremos algunas referencias a ellos para mostrar algunas de sus particularidades que resultan de importancia para la comparación con nuestro objeto de estudio.

[2] Si bien no es un tema central en el trabajo que aquí se presenta es importante apreciar un efecto de la extensión del servicio de taxis en la Ciudad de México: las condiciones obsoletas de la mayoría de los vehículos y las formas particulares de organización y operación impactan de manera negativa –sobre todo contaminando– el medio ambiente. A pesar de que la flota de taxis en la Ciudad sólo representa el 2,91% de los vehículos totales, aporta "el 8,82% de las principales emisiones contaminantes del aire generadas por todo el sector del autotransporte metropolitano" (Navarro Benítez, 2004, p. 78).

ingresos de los taxistas e incrementando sus tiempos de circulación ‘en vacío’ para la búsqueda de pasaje” (p. 23).

Según una síntesis realizada por la SETRAVI (2007b) de la Encuesta 2007 de Origen Destino, que ofrece información sobre la movilidad de los residentes de Zona Metropolitana del Valle de México, en el período de relevamiento (del 12 de mayo a 16 de junio de 2007), cada día hábil se efectuaban casi 22 000 000 de viajes, de ellos el 58,4 por ciento se realizaban en la Ciudad de México y 14 800 000 correspondían al transporte público de pasajeros. De los viajes que se producían en la Ciudad de México, el 83 por ciento eran internos y el 17 por ciento su destino era el Estado de México. Si se discrimina el modo de transporte utilizado dentro del público, el taxi ocupaba el 17 por ciento del total de viajes. Es decir, más de la mitad de los viajes que se realizaban en el área conurbada de la Ciudad, se realizaban por medio de transporte público y la mayoría quedaban dentro del Distrito Federal. Dentro del transporte público, el servicio de taxi representa un porcentaje limitado –el 17%– de los viajes realizados.

Así, en la actualidad, los taxis, que proveen una reducida cantidad de viajes y movilidad en relación con otros medios de transporte público, son los que representan el mayor número de vehículos dentro del transporte público de pasajeros y el que mayor número de trabajadores incorpora dentro del sector.

Según Francisco Ibáñez Domínguez (2008) un taxi en la Ciudad trabaja en promedio 12 horas diarias, realizando un promedio de 20 viajes y circulando entre 250 y 300 kilómetros. Permanece desocupado el 70 por ciento del total de horas en circulación. Se obtiene un promedio total de ingresos de $500 al día o de $12 500 mensuales. Además, los operadores –o conductores–, en general, no cuentan con seguro social ni ningún otro tipo de seguro. A resultados semejantes arribamos en nuestra investigación.

Desarrollamos nuestra investigación entre los años 2008 y 2012 en el marco del Doctorado en Estudios Sociales en la orientación de Estudios Laborales de la Universidad Autónoma Metropolitana–Iztapalapa. Su producto final es la presente tesis. La misma se fue construyendo en un proceso continuo de ida y vuelta entre revisión teórica y

metodológica, trabajo de campo[3] y análisis. No fue un trabajo aislado entre la autora y su director, sino que se fue nutriendo de las discusiones mantenidas con los compañeros y profesores, pero también con los sujetos de nuestro estudio. No obstante ello, es responsabilidad de quien escribe todo lo aquí vertido.

Debemos, por último, hacer una aclaración. Cuando hacemos referencia a los dichos, expresiones o describimos espacios, acciones y actitudes de los funcionarios públicos, taxistas, dirigentes y sus organizaciones, modificamos sus nombres con el fin de mantener la confidencialidad que prometimos garantizarles cuando nos dieron la apertura para adentrarnos en su intimidad. Sólo optamos por mantener los nombres reales de personas, organizaciones e instituciones cuando los mismos son recuperados de información pública oficial u ofrecida por medios masivos de comunicación o por los mismos sujetos, siempre citando la fuente de donde fueron obtenidos.

En fin, organizamos esta tesis de la siguiente manera.

En el primer capítulo desarrollamos nuestro problema de investigación y su contextualización teórica y empírica. Desarrollamos la discusión del fin del trabajo, de las identidades y de los colectivos laborales, la perspectiva del estudio del trabajo no clásico y su situación empírica en la realidad laboral mexicana.

En el segundo, explicitamos el abordaje teórico, metodológico y analítico que adoptamos para desarrollar el estudio: una perspectiva que pretende la reconstrucción de la realidad en configuraciones a partir de la interrelación de estructuras, subjetividades y acción social.

En el tercer capítulo, desarrollamos los conceptos ordenadores, dimensiones y subdimensiones de análisis que nos permiten pasar de la reflexión teórica acumulada, a su apropiación para la realización de nuestro estudio concreto.

En el cuarto, nos adentramos en el complejo sistema de transporte de la Ciudad de México en general y en el del taxi en particular. Asimismo, nos concentramos en conocer

[3] El detalle del trabajo de campo lo incluimos en el Anexo.

quiénes son los taxistas de la ciudad, cuáles son sus condiciones de trabajo y cómo desarrollan su ocupación.

En el quinto capítulo reconstruimos las relaciones de trabajo presentes en la actividad y las configuraciones identitarias de los taxistas articulando los principales códigos que influyen en ellas. Mostramos cómo esos códigos a la vez que brindan sentido de pertenencia, dividen a los taxistas en distintos estratos. Es decir, no presentamos una identidad homogénea, sino que explicamos las continuidades y discontinuidades en su constitución.

En el sexto capítulo, analizamos las organizaciones de taxistas y la acción colectiva desplegada en los últimos años en el marco de la reflexión sobre la cultura política mexicana y, particularmente, la actual de la Ciudad de México. Es posible recuperar herencias del movimiento obrero de años pasados, así como situaciones novedosas.

Por último, presentamos nuestras reflexiones finales. Allí atendemos teóricamente sobre cómo se constituyen en el interjuego de estructuras, procesos de dar significado y acción social, las relaciones de trabajo, las identidades, la organización y la acción colectivas en este grupo de trabajadores.

CAPÍTULO 1: EL TRABAJO, LA IDENTIDAD Y LA ACCIÓN COLECTIVA EN LOS TAXISTAS DE LA CIUDAD DE MÉXICO COMO PROBLEMA

1.1 Las discusiones del fin del trabajo y de las identidades

Hasta la década de 1980, existía un cierto consenso en concebir al trabajo como el eje articulador de la sociedad. En primer lugar, era una de las fuentes principales de generación de riqueza para las naciones y un recurso fundamental en la producción. En segundo lugar, permitía la generación de ingresos de la mayor parte de la población y por ello garantizaba la reproducción de la fuerza de trabajo. En tercer lugar, era la principal fuente de identidad, que favorecía la constitución de actores colectivos y de su acción. Por último, era el mecanismo fundamental de cohesión social.

Sin embargo, a partir de esa década, algunos investigadores y académicos plantearon un cambio fundamental respecto del trabajo humano. Fenómenos como "la crisis del marxismo, los nuevos modelos de producción y de industrialización, el neoliberalismo y la posmodernidad, junto con la caída del socialismo real y la crisis de las ideologías sindicales y del mismo sindicalismo" (de la Garza Toledo, 2000, p. 755) llevaron a la discusión de la centralidad del trabajo en la sociedad.

En efecto, distintos intelectuales, ante la constatación de los aumentos del desempleo (Beck, 2000; Forrester, 1997; Gorz, 1982; Méda, 1998; Offe, 1985; Rifkin, 1996), la introducción de nuevas tecnologías de la información y la comunicación en los procesos de producción de bienes y servicios (Beck, 2000; Méda, 1998; Rifkin, 1996; Sennet, 2000), del incremento de actividades en el sector no estructurado o empleos precarios (Beck, 2000; Gorz, 1982), de los límites y decadencia del Estado Social y/o el avance de la globalización (Bauman, 2001a; Beck, 2002), plantean una nueva situación donde el trabajo ya no es considerado como central para la vida en sociedad.

El debate suscitado ha pasado por dos etapas. En un primer momento, la polémica discurrió en torno a dos temas principales. Por un lado, la desaparición o reducción del

trabajo humano o del empleo en la sociedad. Por el otro, el trabajo dejaba de ser estructurador del conjunto de las relaciones sociales. En un segundo momento, la discusión pasó a centrarse en la fragmentación de las identidades en relación con la flexibilidad en las relaciones laborales. Presentamos a continuación las principales posiciones que, tanto a favor como en contra, han formado parte de la discusión.

1.1.1 Primer eje de debate: el fin del trabajo

Enrique de la Garza Toledo (2000) sintetiza las posturas que sostienen el fin del trabajo. En primer lugar, se ha incrementado la heterogeneidad de los trabajadores debido a la decadencia de la industria respecto de los servicios y el cambio en la estructura de las ocupaciones (crecimiento relativo de los trabajadores calificados, técnicos e ingenieros, cuellos blancos, mujeres y jóvenes) y la extensión de trabajos atípicos y precarios, por horas, de tiempo parcial, eventuales, de mujeres, migrantes y minorías étnicas. En América Latina, resalta la proliferación de la informalidad y el trabajo en micronegocios y autoempleo. En segundo lugar, se entiende el fin del trabajo en términos sociológicos, es decir, como "fin de la centralidad del trabajo en el conjunto de las relaciones sociales, en particular en la centralidad del trabajo en la conformación de identidades colectivas" (p. 759). En tercer lugar, el trabajo pierde importancia como generador de valor frente al sector financiero. Por último, la crisis del trabajo es producto de la derrota de las organizaciones obreras a partir de la década de 1980. Es decir, dicha crisis se trata de un problema político.

En el marco de estos planteos, un grupo de autores ve esta situación de manera positiva. Otros, por el contrario, es pesimista al respecto. Pero otros estudiosos sostienen que la perspectiva del fin de la sociedad del trabajo o del trabajo mismo es errónea, en tanto el trabajo humano no está desapareciendo y continúa siendo central en las sociedades capitalistas actuales (Neffa, 2001).

Las discusiones han girado en torno a dos ejes principales que presentamos a continuación por separado con fin analítico, pero no son necesariamente excluyentes sino que en ocasiones aparecen como complementarias. Esas dos ideas son, por un lado, la

desaparición –o la reducción– del trabajo disponible o necesario en la sociedad actual y, por el otro, la reducción del trabajo disponible o necesario a nivel social.

La desaparición del trabajo en la sociedad

La primera idea, *la desaparición del trabajo en la sociedad*, supone que el avance constante de la automatización y de las tecnologías lleva a la destrucción de puestos de trabajo y dificultan la creación de otros nuevos. En todo caso, aquéllos que subsisten o se crean tienen la particularidad de ser precarios y descalificados (Gorz, 1982).

Visiones que profundizan esta proposición, son las elaboradas por autores como Viviane Forrester (1997) y Jeremy Rifkin (1996) que pronostican la tendencia a la disminución o falta crónica del trabajo en la sociedad. Los argumentos de ambos autores encuentran los orígenes de estos hechos en diferentes fuentes, aunque arriban a una conclusión similar. Para la primera, como en las sociedades actuales la riqueza no se genera a partir de la inversión y de las actividades productivas, sino de la especulación abstracta, el trabajo humano se vuelve innecesario. Para el segundo, la causa principal reside en el avance de la tecnología que lleva a que el trabajo humano esté siendo eliminado del proceso de producción. Mientras que para Forrester las nuevas tecnologías son las facilitadoras de que el poder ya no se relacione con el mundo del trabajo y que se establezca a nivel global; para Rifkin es la causa fundamental que provoca la propia desaparición de empleos, pero además “mientras que las primeras tecnologías remplazaban la capacidad física del trabajo humano sustituyendo máquinas por cuerpos y brazos, las nuevas tecnologías basadas en los ordenadores prometen la sustitución de la propia mente humana” (1996, p. 25). La reducción de puestos de trabajo que ya había acontecido en la agricultura y en la industria, se intensificaría en esta última y ya se vería esa misma tendencia en el sector de servicios. La solución radicaría en la reducción a nivel mundial de las horas de trabajo semanales y la generación de empleos alternativos en el tercer sector.

Ambos autores coinciden en el efecto negativo que la supresión de puestos de trabajo produce en las personas. La primera, considera que el trabajo ha sido desprovisto de contenido y la condición de desocupación provoca situaciones de marginación social. El

segundo, argumenta que la desocupación puede conducir a vivir en la miseria a quienes quedan en esa condición.

A diferencia de ellos, André Gorz se muestra optimista frente a la nueva situación. Para él: deberían establecerse "fórmulas de redistribución del trabajo que reduzcan la duración de éste *para todo el mundo,* sin por ello descualificarlo ni parcelarlo" (1991, p. 99). En la medida que los trabajadores cuenten con mayor tiempo libre, ya que deben trabajar menor cantidad de horas, aquél debería estructurarse por medio de otras actividades, a través de las cuales los individuos desarrollan relaciones de un tipo diferente. En palabras del autor "el lugar de trabajo y el empleo pueden entonces dejar de ser los únicos espacios de socialización y las únicas fuentes de identidad social: el dominio del fuera-del-trabajo puede dejar de ser el dominio de lo privado y del consumo" (p. 125). El trabajo entonces pasa a ser una entre tantas actividades, que pueden incluso ser más importantes que aquél.

Han sido numerosas las voces que se han expresado en contra de los argumentos anteriores. Presentamos algunas de ellas que resumen en buena medida las oposiciones al respecto. El economista Michel Husson (2001) ha analizado las diferentes proposiciones del fin del trabajo, demostrando que no se ha reducido de manera absoluta el volumen total de horas de trabajo, ni se ha producido una baja relativa del gasto de trabajo en relación con el volumen del producto, ni tampoco se ha verificado escasez de la cantidad de trabajo relativa al número de solicitantes. A partir de la presentación de una serie de estadísticas y reflexiones sobre la productividad, el trabajo, los ingresos y las relaciones sociales da por tierra con las tesis que proponen la desaparición del trabajo asalariado, la imposibilidad del pleno empleo y que las únicas posibles soluciones sean vía el ingreso universal. Es decir, analítica y empíricamente muestra cómo las presunciones que algunos autores decían ya ver en las sociedades o sus proyecciones a futuro, no se constatan en la realidad.

En el mismo sentido, Ricardo Antunes sostiene que "hablar de supresión del trabajo bajo el capitalismo, aparece como carente de mayor fundamentación, empírica y analítica" (1999, p. 163). En todo caso lo que estaría sucediendo es una metamorfosis en el mundo del trabajo: en los países capitalistas avanzados se desproletariza el trabajo industrial fabril, a la vez que aumenta el trabajo asalariado en el sector de los servicios. Este autor

profundiza aún más las críticas al afirmar que se intensifica lo que él denomina "subproletarización" (expansión del trabajo parcial, temporario, precario, subcontratado, tercerizado). Sumado a ello, se incorpora al mundo obrero a una gran cantidad de mujeres y se excluye a los más jóvenes y ancianos. Como resultado de esas tendencias se verifica un "proceso de mayor heterogenización, fragmentación y complejización de la clase trabajadora" (p.43).

En términos diferentes, pero llegando a conclusiones similares, Robert Castel (2004) sostiene que no estaría despareciendo el trabajo en la sociedad, sino en todo caso estaríamos frente a un debilitamiento o erosión del "estatuto del empleo", forma de trabajo típica de las sociedades salariales. Por lo tanto, el autor no considera que desaparece el trabajo, sino que aquél asalariado típico, estable y protegido muta, apareciendo nuevas formas de trabajo. Asimismo, el asalariado no se extingue por completo, aunque en ocasiones puede adquirir características diferentes.

Algunas reflexiones sobre lo dicho hasta aquí. Puede ser cierto que en algún país o en algún sector de actividad, el número de trabajadores asalariados haya disminuido. Pero a nivel global y en la mayoría de los países del mundo, el trabajo en relación de dependencia sigue siendo mayoritario dentro de la Población Económicamente Activa. Esto puede ser corroborado a partir de las estadísticas mundiales al respecto. En el siguiente cuadro, se muestra la evolución entre los años 1996 y 2006 de la proporción del empleo asalariado respecto del total de los ocupados a nivel mundial y regional, según estimaciones realizadas por la Organización Internacional del Trabajo (OIT) (2007).

CUADRO 1.1 Estimación de la proporción de trabajadores asalariados a nivel mundial y regional

	1996	2006
Mundo	43,1	46,9
Economías desarrolladas y Unión Europea	82,4	84,3
Europa Central y Sudoriental (no Unión Europea) y Comunidad de Estados Independientes	77,1	76,6
Asia Oriental	32,4	42,6
Asia Sudoriental y el Pacífico	33,0	38,8
Asia Meridional	17,1	20,8
América Latina y el Caribe	64,4	62,7
África del Norte	54,4	58,3
África Subsahariana	20,6	22,9
Oriente Medio	58,5	61,5

Fuente: Elaboración propia con base en información de la OIT

Del Cuadro 1.1 puede concluirse que a nivel mundial el trabajo asalariado corresponde a poco menos de la mitad del total. Sin embargo, los países desarrollados donde las teorías del fin del trabajo creían que el trabajo –al menos el asalariado– desaparecería son los que muestran los índices más altos de trabajo asalariado, 82.4 por ciento en 1996 y 84.3 por ciento diez años más tarde. Así, no sólo el trabajo asalariado no ha desaparecido, sino que es mayoritario entre los ocupados. Aún más, en el lapso de los 10 años que va de 1986 a 1996, el índice de asalariados ha crecido.

En América Latina, también se verifica que el trabajo en relación de dependencia es mayoritario, aunque a diferencia de lo acontecido en los países centrales, el índice ha mostrado una reducción de casi 2 por ciento entre 1986 y 1996. No obstante ello, continúa significando la forma principal de inserción ocupacional de la Población Económicamente Activa en la región.

En México, según datos de la Encuesta Nacional de Ocupación y Empleo (ENOE) del Instituto Nacional de Información Estadística y Geográfica (INEGI), la tasa de trabajadores asalariados en el cuarto trimestre del año 2011, ascendía a 61.60 por ciento. Esto quiere decir que la mayoría de los trabajadores en este país laboran en relación de dependencia.

Por tanto, a partir del análisis de las estadísticas que miden los indicadores de empleo, no puede verificarse que el trabajo asalariado haya desaparecido como sostienen las tesis del fin del trabajo. Por el contrario, a nivel mundial la tasa de trabajadores asalariados ha crecido.

Como mencionamos antes, muchos de los autores de las tesis del fin del trabajo comienzan sus reflexiones a partir de la constatación o la posibilidad de la extensión de la desocupación. Sin embargo, en algunos países los índices de desempleo se mantuvieron en niveles friccionales, en otros no se incrementaron y aún en aquellos en que sucedió, la tendencia no fue homogénea. El cuadro siguiente presenta la evolución de las tasas de desempleo entre los años 1996 y 2009, según estimaciones realizadas por la OIT (2007, 2011).

CUADRO 1.2 Estimación de desempleo a nivel mundial y regional (en %)

	1996	2006	2009
Mundo	6,2	6,3	6,3
Economías desarrolladas y Unión Europea	7,8	6,4	8,4
Europa Central y Sudoriental (no Unión Europea) y Comunidad de Estados Independientes	9,8	8,8	10,4
Asia Oriental	3,8	3,6	4,4
Asia Sudoriental y el Pacífico	3,7	6,2	5,2
Asia Meridional	4,6	5,1	4,4
América Latina y el Caribe	7,9	8,6	7,7
África del Norte	14,0	11,5	9,9
África Subsahariana	9,2	9,7	7,9
Oriente Medio	12,4	12,1	9,6

Fuente: Elaboración propia con base en información de la OIT

Basándonos en las estadísticas que muestra el Cuadro 2, podemos verificar que la tasa de desempleo a nivel mundial prácticamente no se modificó entre 1996 y 2009, superando a penas el nivel friccional. Incluso en los países centrales –sobre los que se pronosticó el fin del trabajo– el desempleo disminuyó en poco más de 1 por ciento entre 1996 y 2006, aunque aumentó 2 puntos para 2009 en un contexto de crisis. En América Latina, a pesar de variaciones interanuales, en el año 2009, la tasa de desempleo es prácticamente la misma que 13 años antes.

México se caracteriza por contar históricamente con bajos índices de desempleo. Al respecto Georgina Rojas García y Carlos Salas Páez (2008) afirman que las tasas de desocupación oscilan alrededor de 4 por ciento, y sólo se verificó un aumento considerable, superando el 6% con la crisis que vivió el país en 1995. En efecto, según la ENOE, la tasa de desempleo en el cuarto trimestre del año 2011, era del 4.8 por ciento.

En otro orden, las reflexiones que parten de la tecnología como determinante del fin del trabajo parecen suponer que la introducción de aquélla es homogénea en todas las empresas, sistemas socio-productivos, regiones y países. La tecnología donde quiera que se introduzca produciría efectos similares, sin importar el contexto en el que se inserten. Es decir, prima la visión de un determinismo tecnológico que redundaría en la abolición del trabajo humano. En cambio, otros autores plantean posturas diferentes al respecto, como las que sintetiza Elenice Leite de la siguiente manera: "la cuestión del empleo no puede reducirse a la creación o eliminación de puestos en las unidades productivas, ni condicionada a los dictámenes de la tecnología, puesto que comprende, ante todo, políticas y formas de gestión" (1996, p. 96).

Por otro lado, este determinismo tecnológico no tiene en cuenta que en países como los latinoamericanos esa incorporación ha sido limitada a un grupo de empresas, limitadas en número en relación con el total, con los sectores involucrados e incluso con secciones de una misma empresa. Además, aquéllas que lo han hecho son en general de tamaño grande. Sin embargo, las que emplean al mayor número de trabajadores son las de tamaño micro, pequeño y mediano. Por tanto, la mayoría de los trabajadores no se han enfrentado al desplazamiento laboral por la incorporación nueva tecnología dura, mucho menos de punta, argumento presente en la mayoría de las tesis del fin del trabajo.

Tampoco se ha verificado la reducción del tiempo de trabajo, en otros términos, que las personas trabajen menor cantidad de horas. Incluso Estados Unidos, donde autores como Rifkin basan sus teorías, según Emilio Sader (2004), tiene la semana laboral más extensa a nivel mundial, la cual asciende a 55 horas. Aún más, este país muestra una tendencia contradictoria a las previsiones de las teorías del fin del trabajo: el país que más empleos creó durante la década de 1990 y que más se desarrolló tecnológicamente, es aquél en el que cada persona trabaja más, con jornadas más largas y menos tiempo libre.

La centralidad del trabajo en la sociedad en el nivel del debate teórico

La segunda idea consiste en la puesta en cuestión de la *centralidad del trabajo en la sociedad en nivel del debate teórico.*

Claus Offe (1985) cuestiona las visiones para él preponderantes en la Ciencia Social acerca de la centralidad de la categoría trabajo, de la separación entre capital y trabajo y de la viabilidad y deseo del pleno empleo. En las sociedades capitalistas occidentales se estaría produciendo un cambio en los valores culturales vinculados al trabajo, donde por un lado, los trabajadores desean contar con mayor tiempo libre y critican los horarios rígidos de trabajo, y por el otro, la actividad ocupacional ya no es el centro de la vida de porciones crecientes de la población. De este modo se estaría alterando la ética protestante según la cual el trabajo es bueno y el ocio es malo.

Quien también plantea que existe un error en la manera de conceptualizar y abordar el estudio del trabajo es Dominique Méda (1998), para quien el problema reside en que el trabajo no es una categoría antropológica, invariante de la naturaleza humana o de las civilizaciones, como se lo ha considerado en la modernidad. Ella sostiene que se trata en realidad de una categoría histórica inventada para dar respuesta a las necesidades de una época particular. Por tanto, lo que hay es un error de concepción, por lo que

> se debería dejar de llamar trabajo ese 'no se sabe qué' que presuntamente constituye nuestra esencia y preguntarse más bien qué otros caminos pueden llevar a los individuos hacia la sociabilidad, la utilidad social y la integración, cosas que el trabajo ha podido y puede proporcionar, pero no ya de manera exclusiva (p. 238).

En contrario, Castel (2004) argumenta que el trabajo mantiene su centralidad y no ha perdido importancia, aunque sí la consistencia respecto de su relación con la protección social que le era asociada. Se estaría asistiendo a una "fragmentación de los empleos", no sólo en el nivel de los contratos laborales propiamente dichos (…), sino también a través de la flexibilización de las tareas de trabajo" (p. 105). Por lo tanto, a diferencia de Offe, cree que la categoría trabajo continúa siendo central en las sociedades actuales. Por otro lado, a diferencia de Méda, Castel continúa utilizando el concepto trabajo no sólo con fines

explicativos, sino que construye toda su teoría en torno a él. En ese sentido, él no esté pensando en que debe abandonarse su utilización. Incluso con los fines de integración social –para los cuales Méda cree deben buscarse nuevos espacios alternativos al trabajo– Castel si bien acepta que puede haber otras maneras de integración –a través de un Estado Social flexible– el trabajo mantiene un rol importante en ese sentido.

Algunos estudiosos han tratado de identificar cuál es el problema teórico que ha llevado a los defensores de las tesis del fin del trabajo a adoptar dichas posturas. Al respecto, Jean-Marie Harribey afirma que se confunde "la reducción, inclusive la desaparición, del trabajo alienante, con la negación del trabajo como principio genérico, imbricado con otros, del género humano" (2001, p. 34). Para de la Garza Toledo (2000) el dilema radica en que han planteado mal su problema, no existe un fin del trabajo, sino que transforma lo que significa trabajar, de los ámbitos privilegiados de trabajo, de los límites entre lo que es trabajo y lo que no lo es a partir de la ruptura del concepto jornada de trabajo.

La cuestión es que en general la Sociología del Trabajo y la Economía centraron sus teorizaciones y estudios sobre la relación capital-trabajo, desconociendo otras formas de trabajo. Como explica Harribey "se ha mantenido un malentendido acerca del término trabajo, que se asocia (…), a veces a una categoría aún más reducida, la forma social dominante que reviste la actividad productiva en el capitalismo, el trabajo asalariado y su marco jurídico, el empleo asalariado" (2001, pp. 36-37). Probablemente sea ésta, una de las razones que llevó a algunos investigadores a pensar en el fin del trabajo, aunque como se ha mencionado no tiene fundamento empírico.

Pero lo que queremos rescatar es que más allá de las formas asalariadas, que continúan siendo predominantes entre la Población Económicamente Activa (PEA) ocupada a nivel mundial, existen otras formas de trabajo –como por cuentapropia, trabajo familiar, trabajo autogestivo–, las cuales no son necesariamente nuevas, no aparecen fruto de la restructuración económica, productiva y organizacional –aunque muchas sí se han visto reproducirse a partir de estos cambios–, que fueron escasamente investigadas por los estudiosos del trabajo. Es en ese sentido, que se propone en este estudio abordar uno de estos trabajos no clásicos, el que llevan a cabo los taxistas en la Ciudad de México.

Es decir, no habría un "fin del trabajo", sino una "ampliación del trabajo". En términos de de la Garza Toledo lo que se da es una "transformación del significado de qué es trabajar, de los ámbitos privilegiados del trabajar, de los límites entre el trabajo y el no trabajo" (2000, p. 769). Es ésta la posición que seguimos en la presente investigación.

1.1.2 Segundo eje de debate: crisis, fragmentación o el fin de las identidades

El debate anterior ha llevado a una nueva discusión sobre la crisis, fragmentación o fin de las identidades: en tanto el trabajo era el articulador y principal generador de identidad en las sociedades capitalistas, su desaparición llevaría a la supresión consiguiente de las identidades de los sujetos.

Los primeros planteos estuvieron vinculados con las tesis del fin del trabajo. Algunos de sus autores profundizaron en cómo el fin del trabajo influye o influiría en la subjetividad de las personas. Al respecto sostiene Gorz (1991) que en tanto el trabajo asalariado –medio por el cual los sujetos consiguen una identidad social y se insertan en una red de relaciones e intercambios– está desapareciendo, el mundo del trabajo deja de ser el ámbito privilegiado de generación de subjetividades frente a otros mundos de la vida, y los empleos que ocupan a la fuerza de trabajo "no podrán ser fuente de identidad" (Gorz, 1982, p. 79). Pero frente a esa situación puede constituirse un nuevo sujeto, la no-clase de los no-productores. Además, otra sociedad es posible, caracterizada por la disminución progresiva del trabajo con fin económico y el ocio predominaría sobre el trabajo. Es decir, una sociedad del tiempo liberado donde pueden establecerse nuevas relaciones sociales que no se reducen a las que se ocasionan en torno a lo laboral.

Para Méda, en la actualidad, tampoco el trabajo operaría como fuente de identidad a las personas, como integrador social y sustentador del vínculo social. Al igual que Gorz también piensa que puede surgir una sociedad y colectivos diferentes, pero a diferencia de aquél no es por el tiempo libre del que gozarían las personas, sino porque "la modificación de los órdenes geopolíticos surgidos de la Segunda Guerra Mundial, la constitución de órdenes llamados supranacionales o la existencia de un casi orden mundial de la economía,

de los intercambios y de las comunicaciones (…) perturban a los individuos y dan pie a agrupaciones en torno a principios diferentes: religiosos, étnicos, nacionalistas, etc." (Méda, 1998, p. 207).

Es decir, las tesis del fin del trabajo, llevaron a algunos de sus propositores a pensar que el trabajo ya no podría ser fuente de identidad de los sujetos. Sin embargo, para ellos es posible la generación de identidades de nuevo tipo que no se relaciona con sus actividades laborales. Más allá van algunas posturas que llegan a afirmar que ya no es posible la generación de nuevas identidades. A esto nos referimos en los párrafos siguientes.

Posiciones no vinculadas directamente a la discusión del fin del trabajo surgen hacia la década de 1990, a través de una serie de estudiosos en el marco de las denominadas "teorías de la Para-postmodernidad" (de la Garza Toledo, Celis Ospina, Olivo Pérez, y Retamozo Benítez, 2008). En general, esos autores sin considerarse postmodernos –el prefijo "para" se ha agregado con el objeto de mostrar su cercanía con la Postmodernidad sin serlo de manera acabada– parten, al igual que las teorías del fin del trabajo, de la heterogeneidad en las ocupaciones, pero el punto central de las transformaciones no es la heterogeneidad sino la flexibilidad laboral. Ésta es entendida como fragmentación de las carreras ocupacionales y de las biografías personales, lo que suscitaría la desestructuración de las relaciones de trabajo. Concluyen los autores citados que "el trabajo aparecería como un collage de fragmentos de experiencias, sin arraigo a un grupo determinado, la desestructuración del sentido del tiempo y el espacio, la superficialidad de las relaciones sociales" (p. 14).

Los principales expositores de las proposiciones sobre la fragmentación de las identidades son, en primer lugar, Richard Sennet, quien ha formulado sus argumentos reflexionando sobre el trabajo. En segundo lugar, Ulrich Beck que retoma algunos de los postulados de Sennet y elabora otros propios vinculados al trabajo, pero da importancia a otros fenómenos tales como la globalización y crea una noción central dentro de sus argumentos, la de la sociedad de riesgo. Por último, Zigmunt Bauman, quien recupera conceptualizaciones de los otros dos autores, pero lleva la discusión a terrenos más

abstractos que los anteriores con la noción de liquidez para caracterizar a dimensiones como la identidad y la sociedad.

La *flexibilidad* laboral y más en general el capitalismo flexible son las causas fundamentales de un número considerable de efectos negativos sobre la vida de las personas, y en particular sobre sus subjetividades (Sennet, 2000). Si bien se reconoce que la mayoría de las personas siguen trabajando en el ámbito de las burocracias en el marco del viejo capitalismo, los nuevos valores se extienden más allá de las empresas, las cuales han modificado sus formas de organización o de las nuevas formas de trabajo (Sennet, 2000). Es decir, aun cuando las personas se desarrollen en viejas estructuras, las normatividades del nuevo capitalismo los impregnarían por igual que a aquéllos ubicados en los sectores punteros de la economía (alta tecnología, finanzas mundializadas y nuevas empresas de servicios con tres mil empleados o más) que ya se han transformado.

Para Beck (2000), la flexibilización también alcanza a la mayoría de las personas, pero no a través de la extensión de nuevos valores, sino porque se extiende cada vez más el empleo flexible. De este modo, el riesgo se vuelve incalculable para los individuos: cuanto más rápido se desregularizan y flexibilizan las relaciones laborales, más rápido se pasa de una sociedad laboral a una de riesgo.

Bauman, por su parte, reconoce los mismos fenómenos: la desregulación, la liberalización, la flexibilización y la creciente fluidez. Retoma el concepto de flexibilidad introducido por Sennet, que para aquél significa el fin del empleo tal como se lo conoció tradicionalmente y la extensión de formas de trabajo precarias. La situación actual se ve impregnada de una nueva inseguridad caracterizada como individualizadora: “divide en vez de unir (…), la idea de unos ‘intereses comunes’ se torna cada vez más nebulosa y al final se hace incomprensible” (2001b, p. 35). Pero va más allá diciendo que en la época contemporánea todo lo sólido se desvanece y en su lugar aparece lo líquido, lo que fluye, lo que cambia de manera continua. Lo sólido, identificado con la modernidad pasada, limita la libertad individual de elegir y actuar.

En otro orden, la *individualización* es la consecuencia más importante de la flexibilización del trabajo. En efecto, el “régimen de riesgo significa (…) apremio para la

decisión, así como individualización[4] y pluralización sobre un trasfondo de enojosas inseguridad e incertidumbres" (Beck, 2000, p. 81). Además de que los trabajadores realizan sus labores de manera individualizada, no cuentan con un contrapeso colectivo; y las formas de trabajo en redes flexibles hacen que el sentido del trabajo y sus pautas se vuelvan indescifrables para quienes lo llevan a cabo. Es decir, la flexibilización al afectar los contratos, horarios y lugares de trabajo, acrecienta las tendencias de la individualización.

Para Bauman la individualización se trata de "convertir la 'identidad' humana de algo 'dado' en una 'tarea', y cargar a los actores con la responsabilidad de realizar esta tarea y con las consecuencias (…) de su realización" (2001b, p. 166). En las sociedades actuales, el problema reside en la falta de dominio que tienen las personas sobre su propio destino y las pocas probabilidades de que por medio de la acción colectiva puedan modificarse las reglas de juego. Es necesaria la constitución de una identidad para sobrevivir en la modernidad líquida, pero aquélla se construye desde la individualidad de manera autónoma. Además, esta identidad es cambiante, temporal, compuesta por una serie de episodios (Béjar, 2007). En ese marco, no tiene sentido buscar formas de identidad perdurables y la organización colectiva.

Siguiendo estos argumentos, la flexibilidad y la individualización se articulan con la fragmentación de la vida de las personas, que es producto de la fragmentación de las grandes instituciones. En la actualidad, éstas "sólo inspiran una débil lealtad (…) a la vez que generan bajos niveles de confianza informal y elevados niveles de ansiedad ante la inutilidad" (Bauman, 2006, pp. 154-155) desorientando a los individuos en la planificación de su vida. En términos más generales, Beck lo plantea de la siguiente manera: en la época anterior –la de la primera modernidad– el trabajo había sido de suma importancia en tanto "característica primordial de la identidad social, de la posición social, de la seguridad existencial de las personas" (2002, p. 155); en la actualidad –en la segundad modernidad– se precariza y las biografías personales se fragilizan o se vuelven a su vez de "bricolaje", de riesgo, rotas o descompuestas.

[4] Aclara Helena Béjar que para Beck individualización no significa tanto apatía política, sino "mudanza estructural de las instituciones que supone una desintegración de las formas anteriores de existencia" (2007, p. 133).

En los trabajos donde las maquinarias simplifican las tareas, la actividad se vuelve acrítica e indiferente. En esos casos, donde la comprensión del trabajo es superficial, la identidad del trabajador es frágil. Para Sennet, el problema reside en que al no haber una narrativa compartida de dificultad –en el trabajo– no hay destino compartido. Y allí, el carácter se corroe. El planteo que realiza el autor sobre las identidades reside en la puesta en duda de su construcción en el marco de una sociedad compuesta de episodios y fragmentos. Frente a esta situación, sólo un determinado tipo de personas es capaz de prosperar en condiciones sociales de inestabilidad y fragmentariedad: aquéllos capaces de manejar relaciones a corto plazo, desarrollar nuevas habilidades, explorar capacidades potenciales ante la realidad cambiante, y desprenderse del pasado.

De este modo, la fragmentación y la discontinuidad significan el predominio del corto plazo, –de la planificación de la vida, de las relaciones sociales, del trabajo– en lugar del ya antiguo "largo plazo" (Sennet, 2000). En este sentido, si el ideal último es la instantaneidad (Bauman, 2006), el acortamiento del tiempo limitaría la posibilidad de la interacción humana, del involucramiento de los individuos y, más aún, del establecimiento y de la consecución de metas colectivas.

Pero para Sennet, en el nivel social, las condiciones actuales cuentan con una cara positiva: las "cualidades del yo que podrían llevar al desarrollo de los individuos al tiempo que la vida institucional se trivializa: el rechazo de la dependencia, el desarrollo de la propia capacidad potencial y la posibilidad de trascender el anhelo de la posesión" (2000, p. 155). Es decir, el autor cree que es la posibilidad que tiene la sociedad de liberarse de las estructuras rígidas que les imponía el Estado de Bienestar. Así, intentando superar la visión negativa que sostiene sobre el anterior capitalismo e intentando redimir al actual a pesar de reconocer sus efectos negativos sobre los individuos, rescata tres intentos de creación del sentido de conexión narrativa con el trabajo: las instituciones paralelas como las presentes en Gran Bretaña y Estados Unidos, concibiendo al sindicato como agencia de empleo; el empleo compartido; y el ingreso básico.

Sin embargo, a pesar de las potencialidades para la creación de nuevos tipos de narrativas, nada dice de cómo podrían conformarse nuevas identidades con el trabajo ni colectivas. También Beck encuentra una posibilidad positiva para la sociedad en las

condiciones actuales: la individualización permitiría superar la situación penosa actual, ya que habilita la constitución de una alternativa de superación de la sociedad de riesgo a través del trabajo cívico. La alternativa es la constitución de una sociedad política de los individuos, una sociedad civil activa. En ella, según el autor, se reactivaría de manera conflictiva la democracia y la identidad ciudadana en un orden diferente del de la sociedad laboral. Lo que en Sennet aparece como una tímida propuesta de reconexión de las narrativas personales con el trabajo, en Beck es una propuesta de transformación total de la sociedad.

En el nivel de los sujetos, Sennet, al considerar que no es posible en las condiciones actuales construir una identidad en torno al trabajo, ni que los trabajadores puedan vislumbrar un destino común, está suponiendo una individualización extrema y la imposibilidad de la constitución de un sujeto colectivo. Igualmente lo plantea Beck: la flexibilización laboral tiene efectos ineludibles sobre la capacidad de generación de identidades entre los trabajadores. La individualización, la informalización y las nuevas formas de trabajo dificultan a los trabajadores dotar de sentido a su trabajo y sus reglas y conformar colectivos laborales. En este marco, es posible la creación de una identidad, pero en términos diferentes, no en torno al trabajo, sino a partir de las contradicciones y conflictos que se generan por la fragmentación y por los distintos espacios en los que va transcurriendo la vida de los individuos. Sin embargo, la posibilidad de salida a la encrucijada actual no se encuentra en Bauman, dado que si aparece lo líquido y todo se desvanece, no parece haber perspectiva de superación individual, mucho menos colectiva.

Pero a diferencia de lo que plantean estos autores, otros, aun cuando reconocen que han sucedido cambios en el nivel de las relaciones sociales, de la producción y de las instituciones, no creen en la disolución de las identidades ni de los colectivos.

En ese sentido, Castel sostiene que “ni siquiera ‘el excluido’, existe en el fuera-de-lo-social, y *la descolectivización en sí misma es una situación colectiva*” (2004, p. 63). Además, argumenta que las proposiciones que suponen la desaparición de las clases sociales o grupos constituidos son demasiado ligeras y las acusa de haber mitificado la situación anterior: que la “clase obrera” o la “burguesía conquistadora” eran homogéneas y contaban con dinamismo como para constituirse en actores sociales. Se olvidan que las

trayectorias comunes pueden no terminar en porvenires ideales y que entre aquéllos que viven condiciones comunes de descenso social, existe una dimensión colectiva, la del sentimiento de inseguridad.

Una crítica abierta a las propuestas para-postmodernas ha sido realizada por el grupo de investigación sobre trabajo a-atípico de la Universidad Autónoma Metropolitana–Iztapalapa (de la Garza Toledo, Celis Ospina, et al., 2008; de la Garza Toledo, Gayosso Ramírez, y Moreno, 2009). Las principales objeciones realizadas por los autores se centran en la discusión de los conceptos de flexibilidad, identidad y desarticulación. En primer lugar, el concepto central de las teorías para-postmodernas de flexibilidad laboral es utilizado de manera parcial, simplificada y unilateral, cuando el debate sobre ese fenómeno es más amplio. En efecto, se lo reduce a la inestabilidad en el empleo, sin tener en cuenta otras dimensiones como la disminución de las prestaciones, aspectos cubiertos por la seguridad social y la organización colectiva. Además, no se demuestra que esta situación abarque en los países desarrollados a la mayoría de los ocupados; ni se analiza "las tendencias de trabajo atípico por ramas, tamaños de empresas, género, etnia. En segundo lugar, el problema de la identidad se reduce a lo individual y no se tiene en cuenta que no siempre las identidades estuvieron totalmente integradas. Por otro lado, en tanto presentan una visión estructural de la constitución de identidades a partir de las posiciones ocupacionales, al variar éstas, desaparecerían las identidades. No se reconoce que la identidad no es inmutable, ya que es fruto de configuraciones subjetivas y éstas pueden cambiar. Por último, la investigación científica no puede corroborar la existencia de desarticulación total.

Es decir, una reflexión teórica y empírica que ponga en discusión y contemple las distintas perspectivas teóricas y debates sobre el capitalismo, el trabajo, la identidad, la subjetividad y la acción colectiva, no podría sustentar las argumentaciones de los autores para-postmodernos, al menos en su totalidad o como han sido presentadas por ellos.

Siguiendo este razonamiento, es pertinente recuperar algunos estudios empíricos que, aunque sin entrar en la discusión sobre la crisis o fragmentación de las identidades en el terreno teórico, demuestran que en las sociedades actuales las identidades se siguen constituyendo, así como también las acciones colectivas se han visto multiplicar.

Así, Maristella Svampa argumenta que las transformaciones estructurales que vivió Argentina durante la década de 1990 redundaron en una fractura al interior de las clases medias, el empobrecimiento y reducción cuantitativa de las clases trabajadoras y el incremento de los excluidos, provocaron cambios en las identidades sociales. En ocasiones esto llevó a que los sujetos debieran redefinir sus nuevas experiencias para hacer frente al empobrecimiento o a la exclusión social. En otras, a la configuración de nuevas identidades sociales "más frágiles y volátiles que antaño" (2003, p. 19). Llevó también a otros modelos de subjetividad basados en la religión, que quizá puedan constituir experiencias colectivas. Incluso, a pesar de los cambios, antiguas identidades como el clientelismo continúan vigentes. Asimismo, estudios sobre los actores colectivos tradicionales de las relaciones del trabajo de ese país muestran su resurgimiento en el terreno de la acción colectiva. Héctor Palomino (2008) al reflexionar sobre la transformación de las relaciones laborales en Argentina en los últimos años, sostiene que el resurgimiento del conflicto laboral y de la acción sindical muestra una recolectivización y la recomposición de la acción colectiva en el país. Así, estas tendencias y la tesis de la recolectivización van en contra de los discursos teóricos de la individualización y la fragmentación.

En este sentido, se pueden agregar también una cantidad de investigaciones que se han realizado en la línea de los nuevos movimientos sociales que permiten visualizar también la efectiva constitución de identidades. Ejemplo de ello son las investigaciones sobre piqueteros en Argentina (Retamozo, 2006), la Coordinación del Agua y la Vida en Bolivia (García Linera, 2000), sobre el Movimiento Zapatista en México (González Casanova, 2003) o el Movimiento Social Sin Tierra en Brasil (Espitia Caicedo, 2006).

Es decir, tanto los estudios empíricos que analizan a los actores tradicionales vinculados al trabajo, como los no relacionados de manera directa al mismo, demuestran que a pesar de determinadas condiciones estructurales que desde los para-posmodernos llevarían a la no constitución de identidades, en los hechos aparecen nuevas y se sostienen viejas, que en términos de los autores que sostienen las posturas de la fragmentación, serían imposibles. En síntesis, los argumentos teóricos de las tesis de la crisis, fragmentación o fin de las identidades son endebles. Los estudios teóricos y empíricos parecen no corroborar esas perspectivas.

1.2 El trabajo no clásico en México

La restructuración económica, productiva y organizacional en América Latina ha impactado de manera diversa en los distintos países dependiendo de la situación económica, política y social previa y del tipo y grado de profundidad de las políticas públicas y empresariales que en cada uno fueron aplicadas. En general, las medidas de ajuste estructural implementadas por los diversos gobiernos nacionales tendieron a "la liberalización económica indiscriminada, la privatización de empresas públicas, la apertura comercial y el retiro del Estado" (Novick y Tomada, 2007, p. 11). Los efectos son conocidos: el aumento de la pobreza y de la indigencia, la distribución regresiva del ingreso y la mayor desigualdad social.

En el mundo del trabajo, "el resultado fue el aumento del desempleo abierto en algunos países, en otros el estancamiento o aumento del empleo informal, y ambas tendencias simultáneamente en los más afectados por la crisis" (Portes y Roberts, 2004, p. 94). Además, se incrementaron las situaciones de subempleo horario y pérdida de la calidad de los empleos –en la estabilidad y la protección de la seguridad social–, fenómeno al que suele aludirse con el concepto de precariedad. De este modo, en la actualidad, la estructura de los mercados de trabajo latinoamericanos se caracteriza por contar con un número de empleos asalariados estables y protegidos, que coexisten con "empleos precarios, inseguros, de bajo salario y calificación, con inestabilidad en el empleo y concentrado en su mayoría en servicios o industrias tradicionales" (de la Garza Toledo, 2007, p. 48).

En el caso de México, las políticas de ajuste y luego de cambio estructural se basaron en la transformación del papel económico del Estado, la desregulación del mercado de trabajo, la eliminación de estímulos sectoriales, la flexibilización del control de precios, la actualización del marco regulatorio en tecnología e inversión extranjera –apertura externa– y las privatizaciones. Estos cambios impactaron de formas diversas en el mercado de trabajo. En el período que se extiende entre los años 1982 y 1992, la industria perdió importancia en la ocupación de trabajadores, expandiéndose el sector terciario de la economía, siendo las ciudades del centro y sureste del país las más afectadas. Por otra

parte, se incrementó la participación femenina en el mercado de trabajo y se produjo un aumento continuo del cuentapropismo (de Oliveira y García, 1998). Para las autoras, la ampliación de este último fenómeno pudo haberse debido a dos causas: por un lado, a que el autoempleo haya sido una estrategia de sobrevivencia en el período de crisis, y por el otro, a la descentralización de la producción industrial, es decir, a la subcontratación por las grandes empresas a pequeños talleres.

Durante los primeros años de la década de 1990, comenzó a decrecer la cantidad de trabajadores empleados en la industria manufacturera, así como también se redujo el número de empleados asegurados en este sector de actividad.

Respecto de la creación de empresas, las que más crecieron fueron las de tamaño micro, a la vez que aumentaron el porcentaje de personal ocupado en relación con los pequeños, medianos y grandes establecimientos[5]. Según de la Garza Toledo, este fenómeno refleja "la 'changarrización' de la economía mexicana, es decir, la conversión de muchas empresas en pequeños negocios, con condiciones productivas muy precarias de empleo y calidad, dirigidas hacia mercados de pobres que se guían básicamente por el precio del producto" (de la Garza Toledo, 1998, p. 8). En ese mismo sentido, Orlandina de Oliveira y Brígida García (1998) argumentan que el crecimiento del cuentapropismo se concentró en los servicios distributivos, en especial en el comercio y los transportes.

Un estudio de Fernando Cortés (2000) señala que hacia mediados de la década de 1990, el 40 por ciento de la población económicamente activa pertenece al sector no estructurado[6] o sector informal[7]. Explica este autor que tanto la crisis que se iniciara en 1982 como las medidas de ajuste estructural que se tomaron para superarla, resultaron en la pérdida del

[5] Debe destacarse que en México los problemas de empleo no se han visto reflejados en altas tasas de desempleo abierto. Si bien en 1995, tras la crisis que vivió el país, en ese mismo año se registró un alza de dicha tasa llegando al 6.22%. Luego ésta volvió a decrecer llegando al 3.25% en 2003, en las áreas urbanas más importantes del país. Éstos son los valores más bajos de desempleo para América Latina (Salas Páez, 2003). Por otra parte, los períodos en los que las personas permanecen en condición de desocupados son cortos y gran parte del desempleo que registran las encuestas es de tipo friccional. Esto puede justificarse en el hecho de que las unidades de tamaño micro absorben a una parte importante de la fuerza de trabajo, con lo que de esta manera se reduce las cifras del desempleo abierto.

[6] Salas Páez ofrece datos similares para esa misma década: "los empleos en micronegocios han representado cerca de un 40-42% de la mano de obra urbana total" (2003, p. 61).

[7] Tokman (2004) explica que la OIT ha utilizado de forma indistinta el concepto de sector informal o sector no estructurado, pero en América Latina ha predominado la utilización del primero.

empleo para una cantidad de trabajadores del sector formal que consecuentemente debieron emprender actividades dentro del sector informal.

Un estudio de la OIT (1997) reconoce la presencia importante del sector no estructurado en América Latina. Explica por ejemplo, que de los puestos de trabajo que se crearon en la región entre los años 1990 y 1994, 8.4 de cada 10 pertenecen a este sector. Los trabajadores incorporados en el mismo suelen desempeñarse en el sector terciario.

Los siguiente datos estadísticos permiten una visualización de cuál ha sido la situación del mercado de trabajo en México, y de este sector en particular, en las dos últimas décadas. Es necesario aclarar que se presentan por un lado, los datos correspondientes a la década de 1990 y primeros cuatro años de la década de 2000 y luego los del año 2011, sin comparar estos últimos con los anteriores, debido al cambio en los instrumentos estadísticos oficiales para la medición de los indicadores de empleo operado en el año 2005.

Datos provistos por un estudio elaborado por el Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática (2000) muestran que a nivel nacional hacia mediados de la década de 1990, el sector terciario eleva su participación en el empleo –en relación con la década anterior– representando el 54.80 por ciento de la fuerza de trabajo total. Así, para 1996, ese porcentaje de personas se desempeña en el comercio y los servicios.

Respecto de las categorías ocupacionales, destaca el informe, se encuentra una relativamente alta proporción de trabajadores asalariados: más de la mitad del total de trabajadores del país. Durante el primer quinquenio de la década de 1990, el porcentaje de trabajadores asalariados no decreció, sino que aumentó de 50.40 por ciento a 52.70 por ciento. En el otro extremo, es relativamente baja –6.2 por ciento– la proporción de trabajadores a destajo (aunque en el período mencionado también se incrementó en poco más de un punto porcentual). Por su parte, los trabajadores por cuenta propia mostraron un leve incremento pasando de 23.70 por ciento a 24 por ciento. Por último, y a diferencia de las tendencias de las categorías anteriores, los patrones o empleadores del país disminuyeron de 7.90 por ciento a 4.80 por ciento entre 1991 y 1996.

Siguiendo el estudio, se define a los empleos precarios como “empleos que no disponen de prestaciones sociales y contratos de trabajo escritos; que no reciben ingreso; o

que ganan hasta dos salarios mínimos por una jornada superior a las 48 horas semanales" (p. 106). La ENOE de 1996 muestra que estos empleos ascienden a 13 200 000, lo que representa el 39.50 por ciento de la población ocupada.

Una estimación realizada por Norma Samaniego, Alfredo Hernández y Roberto Gutiérrez (2000) en un estudio realizado para la OIT, sitúa a la informalidad urbana para el año 1991 en el 38.30 por ciento de la población ocupada en localidades de más de 100 000 habitantes. En 1993 pasó a 41.60 por ciento y dos años más tarde, alcanza el 44.60 por ciento. A partir del año 1996, comenzó a decrecer, llegando en 1998 a representar el mismo valor que en 1993, es decir 41.60 por ciento de la población ocupada.

En particular, el Distrito Federal concentra el mayor porcentaje de población ocupada en el sector terciario del país, destacando además la elevada proporción, 81.10 por ciento del total. Según la fuente citada, es uno de los estados del país con menores cantidades de trabajadores por cuentapropia y con menores índices de empleos precarios.

El estudio citado resalta un punto interesante: los puestos de trabajo asalariados formales creados durante la década de 1990 muestran una distribución regional dispar. En el norte del país, en la península de Yucatán y en algunos estados industriales del centro, el crecimiento ronda entre el 60 por ciento y el 84 por ciento. En contraste, otras jurisdicciones, entre ellas el Distrito Federal y el resto del Área Metropolitana de la Ciudad de México, ofrecen porcentajes de menos de la mitad y hasta de un tercio del anterior.

Para el período que transcurre entre los años 2000 y 2006, Salas Páez (2007) afirma que el mercado de trabajo se ve inmerso en un proceso de precarización caracterizado por la inestabilidad en el empleo y el aumento en la proporción de micronegocios. Es decir, persisten y se acentúan los fenómenos registrados en la década anterior.

El análisis que realiza el autor de la ENOE muestra que entre el segundo trimestre de 2000 y el segundo de 2004 se crearon 2 803 908 puestos de trabajo. De ellos, 54% corresponden a trabajos asalariados, 4 por ciento, patrones y 43 por ciento, empleos por cuenta propia. La tasa de asalariamiento disminuye levemente –casi 1 por ciento–dado al aumento relativo de cuentapropistas. Del total de los puestos creados, el 72 por ciento se generaron en microunidades. Del total de los puestos asalariados generados –el 54 por ciento del total– el 62 por ciento no cuenta con prestaciones sociales y el 54 por ciento se

crean en microunidades. Todo ello muestra un proceso de precarización en los nuevos trabajos.

Hacia el año 2011, según datos de la ENOE, la tasa de ocupación en el sector informal asciende a 29.20 por ciento, mientras que el 41.34 por ciento de los trabajadores remunerados no tienen acceso a las prestaciones garantizadas por la ley.

Recapitulando, la mayor parte de la PEA ocupada en México se inserta en el mercado laboral como trabajadores asalariados. El sector de actividad que incorpora mayor cantidad de trabajadores es el terciario, que se caracteriza por conformarse en buena medida por micronegocios y empleos precarios. A su vez, ha crecido el trabajo por cuentapropia –sobre todo en el sector terciario– dentro del que destacan las ramas de comercio y transportes en cuanto a la cantidad de puestos de trabajo generados. Por último, predominan en este tipo de actividades trabajos precarios e informales, en los términos adoptados por los autores reseñados en este apartado.

Respecto de la composición del sector, según datos de la Encuesta Nacional de Micronegocios realizada por el INEGI en el año 2002, de aquellos micronegocios que se dedican al transporte, la mayoría realiza actividades de movimiento de pasajeros en taxis y colectivos y servicios de mudanzas. Del total de los trabajadores que en ellos se desempeñan, 91 por ciento se trata de cuentapropistas (Rodarte García, 2003).

En este marco se inscribe la actividad del taxi, cuyas principales características resultan representativas de lo dicho hasta aquí. A saber:

- Se incluye dentro del sector terciario: el de servicios.
- Dentro del sector servicios, se incorpora dentro de una de las ramas de actividad que cuenta con mayor número de trabajadores: el transporte.
- Sobresale por la cantidad de trabajadores ocupados por sobre las otros tipos de transporte: el taxi.
- Se caracteriza por contar con un porcentaje elevado de trabajadores por cuenta propia, pero pueden encontrarse otras formas de trabajo –similares a las asalariadas o familiares– y formas particulares de relaciones mercantiles.
- Los trabajos se caracterizan por su precariedad y/o informalidad.

1.2.1 La organización colectiva de trabajadores no clásicos en México

Desde el punto de vista del colectivo gremial, las organizaciones de trabajadores por cuentapropia, al no contar con una contraparte patronal, representan los intereses de sus agremiados frente a otras agrupaciones, pero sobre todo frente al Estado. En este sentido, puede encontrarse una cierta similitud, o al menos siguen una característica que ha definido a los sindicatos de trabajadores en América Latina: sus demandas y acciones se dirigen más sobre el Estado que hacia las empresas. Pero la agrupación o acción colectiva de los trabajadores no vinculados a una empresa tampoco es algo novedoso. De hecho, desde la conformación de la clase obrera en la región se dieron protestas como medio de manifestación para "escapar a la marginalidad social y económica" (Sigal y Torre, 1979, p. 142).

David Kucera y Leanne Roncolato (2008), a pesar de reconocer las dificultades logísticas y jurídicas que presenta la organización de trabajadores informales, muestran que la agrupación colectiva no es imposible. Así, reconocen una serie de experiencias de las que es oportuno rescatar las actividades desarrolladas por ellas, como por ejemplo, negociar colectivamente cuando existe un empleador, representar los intereses ante las autoridades públicas en sus diversos niveles, administrar los asuntos de los afiliados, resolver conflictos entre ellos y facilitar el acceso a prestaciones y servicios. Emilio Klein (1984) agrega otras dimensiones a tener en cuenta. La función principal de las agrupaciones de trabajadores no asalariados es la defensa de los asociados ante la persecución policial. También pueden controlar el ingreso de trabajadores a la actividad. En el caso de taxistas en la Ciudad de México, por ejemplo, limitando el acceso de vehículos a determinadas áreas donde los miembros de la organización trabajan. Pasa esto, por ejemplo, en las bases y sitios y en zonas como el aeropuerto u hoteles. De este modo, al limitar la oferta del servicio, no sólo se aseguran el pasaje, sino que pueden establecer tarifas diferenciales, permitiendo ingresos mayores a los taxistas que los que obtendrían en otras zonas.

Respecto de las acciones colectivas de los trabajadores por cuentapropia y de sus organizaciones, no siguen la forma tradicional de acción del movimiento obrero, al menos en México, que ha sido la huelga (de la Garza Toledo, 1992b). Por el contrario, es común que no se desarrollen entre un colectivo de trabajadores como los taxistas, es posible encontrar otras formas más cercanas a los repertorios de acción colectiva de los movimientos sociales (Tilly, 1978) como movilizaciones físicas personales y de los vehículos, cortes de calles en la ciudad, plantones u ocupaciones de espacios públicos.

En efecto, a pesar de que no nos referimos a los conductores de taxis como informales, pero sí, en principio, como trabajadores por cuentapropia podemos estar de acuerdo con la proposición anterior. En la Ciudad, existen más de 300 organizaciones de taxistas que efectivamente se dedican a representar a sus agremiados en el sentido planteado por los autores citados en este apartado, ya sea cumpliendo todas o algunas de las funciones que ellos mencionan y el tipo de acciones colectivas desarrolladas por los movimientos sociales.

1.3 El punto de partida: ¿cómo abordar el estudio del trabajo, la identidad y la acción colectiva en los trabajadores no clásicos?

Los estudios del trabajo han tenido como objeto preponderante de investigación al trabajo asalariado, en especial se han centrado en torno al trabajo asalariado industrial, estable y protegido. Según de la Garza Toledo (2010) dos concepciones teóricas –la neoclásica y la marxista clásica– influyeron en este sentido, dando por resultado una concepción restringida de trabajo, reduciendo este último al empleo, a la relación capital-trabajo.

A pesar de que el empleo en la industria persiste, no es menos cierto que existen otras formas de trabajo. Esto es corroborado por los datos arrojados por las estadísticas sobre empleo, trabajo y producción y por la proliferación de estudios teóricos y empíricos sobre el tema.

Una revisión de dichos estudios nos muestra que para dar cuenta de los fenómenos vinculados a las formas de trabajo que exceden al empleo industrial estable y protegido, se han acuñado conceptualizaciones diversas para aludir a las mismas. Presentamos a continuación aquéllas que han sido preponderantes en los estudios laborales en América Latina.

Ya en la década de 1960 dos perspectivas diferentes se desarrollan en torno del concepto de la *marginalidad*. Por un lado, el Centro para el Desarrollo Social de América Latina (DESAL) en línea con la Teoría de la Modernización, analiza la marginalidad de las personas respecto de su lugar por fuera del proceso de modernización. Por otro lado, autores vinculados a la Teoría de la Dependencia, como José Nun, Fernando Henrique Cardoso y Aníbal Quijano, desarrollan una visión que va a percibir a los marginales (al proceso de acumulación del capital) según el lugar que ocupan en el mercado de trabajo y de la relación de éste con el modelo de desarrollo de la sociedad. Desde esta perspectiva, los marginales se encuentran dentro del sistema de relaciones económicas y sociales a diferencia de la visión del DESAL. Asimismo, José Nun incorporó el concepto de "masa marginal" para dar cuenta de una cantidad de personas que estando fuera del aparato productivo, no operan como ejército industrial de reserva (Pogliaghi, 2008).

Luego, se sucedieron una serie de estudios en torno al concepto de *sector no estructurado, informalidad* o *sector informal*. El concepto utilizado por la OIT ha ido mutando en el tiempo. Es importante su consideración en tanto brinda las bases sobre las cuales los países realizan las mediciones y estadísticas nacionales.

Los trabajos pioneros en la región fueron desarrollados en el marco del Programa Regional de Empleo para América Latina (PREALC) de la OIT que introducen el concepto de sector informal urbano. Este concepto acuñado por dicha institución en la década de 1970, se compone de "una serie de unidades económicas de zonas urbanas que son explotadas (y son obra en muchos casos propiedad suya) por unas personas que emplean poco capital y mano de obra y que producen y distribuyen bienes y servicios con miras a engendrar ingresos y empleos" (1997, p. 188). Se caracteriza por incorporar a una gran cantidad de mano de obra, la facilidad del ingreso al ejercicio de la actividad, una competencia dura, la baja calidad de la producción, la poca capacidad de acumulación y un

acceso limitado al capital, crédito y otros servicios. Abarca a trabajadores no asalariados y no sindicalizados. En él, los empleos se caracterizan por su inestabilidad, condiciones de trabajo precarias y la falta de protección.

En el año 1993, la OIT elabora una definición operativa del sector informal. El mismo es descrito por la OIT a partir su composición: se trata de un conjunto de unidades económicas –de producción de bienes o prestación de servicios– que "funcionan típicamente en pequeña escala, con una organización rudimentaria, en la que hay muy poca o ninguna distinción entre el trabajo y el capital como factores de producción" (1993, p. 2).

Incluye a las empresas informales de trabajadores por cuentapropia; a las empresas de los hogares; y, a las empresas informales que incorporan trabajo asalariado, pero que no se encuentran registradas como unidades económicas frente a la administración pública. Más recientemente, en el año 2002, esta institución opta por utilizar el término "economía informal" en lugar de sector informal, como forma de aglutinar a un número mayor de situaciones productivas y laborales. Este nuevo concepto hace "referencia al grupo, cada vez más numeroso y diverso de trabajadores y empresas tanto rurales como urbanos que operan en el ámbito informal" (2002, p. 2). Un año más tarde, la 17ª Conferencia Internacional de Estadísticos del Trabajo establece las directrices para una definición estadística del empleo informal. De este modo, suma al concepto de economía informal el de empleo informal, que comprende a empleos informales en empresas del sector informal, en empresas del sector formal y en hogares. En empresas del sector informal incluye a trabajadores por cuenta propia, empleadores, trabajadores familiares auxiliares, miembros de cooperativas de productores y asalariados. El empleo informal en empresas formales incluye a los trabajadores asalariados. Por último, el empleo informal en hogares se refiere a trabajadores domésticos asalariados por aquellos empleados, trabajadores familiares auxiliares que trabajan en empresas del sector formal y trabajadores por cuenta propia, cuya producción se destina para uso final de su hogar.

Por lo tanto, la OIT ha ido modificando su manera de reflexionar y medir la informalidad, pensando primero que ésta era la característica de un sector de la economía, para luego atribuir esa condición a las unidades económicas y trabajadores, y, por último, a las unidades económicas, hogares, empleos y trabajadores.

Dos posturas diferentes, pero que parten de una misma constatación –que las actividades informales se desarrollan por fuera de la regulación–, son las adoptadas, por un lado, por Alejandro Portes, Manuel Castells y Lauren Benton desde una perspectiva neomarxista; y por el otro, por Hernando de Soto quien muestra una mirada de carácter neoliberal de la cuestión. Tienen también en común su unidad de análisis, las actividades económicas. El primer grupo de autores reflexiona sobre la informalidad, sobre aquellas actividades que surgen como resultado de la nueva división internacional del trabajo –derivada de las transformaciones de la economía internacional– y que se caracterizan por funcionar fuera del marco de la regulación o de protección estatal. En este sentido son informales aquellas actividades generadoras de ingreso no reguladas por el Estado, en entornos sociales en que actividades similares sí se encuentran reguladas (Castells & Portes, 1989, p. 12). Para de Soto (1992), la informalidad es fruto de la excesiva regulación y de los altos costos que conlleva la realización de una actividad económica.

Sintetizando, los estudios sobre informalidad en América Latina han seguido, en su gran mayoría dos corrientes teóricas principales, las elaboradas por la OIT, cuyo principal exponente es Victor Tokman, y las de un grupo de investigadores encabezados por Portes. Esta perspectiva fue adoptada también por un número considerable de estudiosos latinoamericanos. La tercera propuesta teórica que ha sido seguida por algunos investigadores es la de de Soto. Si bien el número de investigaciones que se han desarrollado desde esta óptica es mucho menor que las que siguieron a las propuestas teóricas anteriores, su perspectiva ha tenido una repercusión fuerte por su originalidad y lo oportuno de sus ideas: es una propuesta neoliberal para la superación de las condiciones precarias de la informalidad en un contexto de aplicación de políticas neoliberales macroeconómicas y en el rol del Estado. Además, esta perspectiva aun cuando no tuvo un efecto tan fuerte en el desarrollo de la investigación, sí ha servido para que los estudiosos de las otras perspectivas polemicen y discutan con ella.

Sin embargo, el concepto de sector informal o de informalidad ha sido ampliamente cuestionado, especialmente a partir de la década de 1990, ya que para esa época comienza a verificarse que el trabajo inestable, sin contrato y desprotegido se expandía también en las empresas formales.

En ese sentido, surgen propuestas como la de Salas Páez (2002, 2006) quien asevera que la noción de informalidad entraña tres grandes dificultades conceptuales. En primer lugar, la presencia de criterios múltiples –para caracterizar la informalidad–, donde cada criterio puede cumplirse independientemente de que se cumplan los demás. En segundo lugar, la imposibilidad de separar al universo en dos sectores ajenos y complementarios: el formal y el informal/ las características de los trabajadores y de las unidades económicas. Y, en tercer lugar, la imprecisión en el universo: se utiliza de manera indistinta: el establecimiento, el hogar o el individuo. La propuesta del autor es dejar de lado el estudio de la informalidad y centrarse en cambio en los micronegocios o microunidades.

Otros estudios acuñaron un nuevo concepto, el de *precariedad* o *trabajo precario* para analizar la realidad de los trabajos en la región. A pesar de que las conceptualizaciones adoptadas fueron variadas –al igual que en el caso de la informalidad– en general se caracterizan por ser residuales: es precario todo aquello que no cuenta con las condiciones propias que definen al trabajo asalariado, estable y protegido. En otros términos, son precarios aquellos trabajos que cuentan con determinadas carencias, en especial adolecen de estabilidad y protección social (Neffa, 2008). Por otro lado, la OIT en la XV Conferencia Internacional de Estadísticos del Trabajo de 1993 define a los trabajadores con empleos precarios como aquéllos que no cuentan con estabilidad puesto que la empresa o persona que los contrata puede terminar la relación con corto plazo de aviso o a su voluntad.

El debate de si el concepto de informalidad y/o el de precariedad– es el más apropiado para el abordaje de los fenómenos que acaecen en el mundo del trabajo latinoamericano, no está saldado. Los estudios utilizan las nociones de maneras diferentes y para dar cuenta de realidades divergentes. Si se analizan las diversas definiciones puede verificarse que no refieren todas a situaciones exactamente iguales, por lo que ambos conceptos podrían llegar a ser complementarios y no excluyentes. Pero la dificultad radica en la definición de la unidad de análisis: mientras algunas de las definiciones de informalidad se refieren a la actividad económica –como algunas de las de la OIT, la de Portes, Castells y Benton, y la de de Soto, otras –o incluso alguna de las anteriores– toman para su estudio a los trabajadores o a los puestos de trabajo. En el caso de la precariedad, si

bien suele hablarse de “trabajadores precarios”, por lo general se está haciendo alusión a una calificación por ocupar un empleo precario. Es decir, la unidad de análisis es el empleo (Pogliaghi, 2008).

La complicación que entraña utilizar las concepciones que adoptan como unidad de análisis a la actividad, es que se pierde lo que sucede en el puesto de trabajo y en el trabajador. La sola condición de informalidad de la unidad económica determina la informalidad, pero no ofrece un marco conceptual para interpretar lo que sucede hacia dentro de aquella. Sería la condición la que determina las relaciones sociales y condiciones de trabajo que se generan. Pero las concepciones de precariedad que toman como unidad de análisis al empleo, tampoco se encuentran desprovistas de dificultades. Al contrario de las anteriores, permiten comprender lo que sucede en la relación de trabajo –sobre todo las condiciones de trabajo–, pero dificultan el análisis de lo que sucede en el nivel de la unidad económica. Por ejemplo, se analiza de igual manera a un trabajo no inscripto en el seguro social en una unidad económica micro, que a otro tampoco no inscripto en una gran empresa.

El problema de fondo es que algunas de las definiciones constan de un listado de descriptores con lo que cumplir una condición incluye al empleo o actividad dentro de dicho concepto, más que a partir de una reflexión teórica sobre el fenómeno. Por otro lado, los conceptos residuales que se definen en contraposición de otro llegan más a mostrar la dualidad existente, que la comprensión del proceso o fenómeno.

Por lo tanto, no se considera que alguno de los dos conceptos pueda utilizarse para dar cuenta de manera acabada de las formas de trabajo que exceden al empleo formal, estable y protegido en América Latina. Una posibilidad para superar las limitaciones que presentan puede ser buscar una combinación con otras propuestas de abordaje que se presentan a continuación.

Otra noción utilizada para el análisis de estos fenómenos es el de *exclusión social*. Al igual que en el caso de los otros conceptos presentados, no existe en este caso una única definición, pero la propuesta por Jordi Estivill permite recuperar diferentes dimensiones que implica la exclusión social. Para este autor es “una acumulación de procesos confluyentes con rupturas sucesivas que, arrancando del corazón de la economía, la

política y la sociedad, van alejando e 'inferiorizando' a personas, grupos, comunidades y territorios con respecto a centros de poder, los recursos y los valores dominantes" (2003, pp. 19-20). Esta noción se ha aplicado sobre todo para el análisis de los países europeos respecto del deterioro de la situación laboral que conlleva a los sujetos implicados a la condición o estado de exclusión –no integración– social.

Para el caso de América Latina algunos investigadores lo han incorporado en sus estudios para mostrar que las tendencias de la modernización actual crean un excedente laboral innecesario y prescindible. Sin embargo, varios estudios han puesto en duda la pertinencia de este concepto para el análisis de los casos latinoamericanos en tanto se cuestiona que en algún momento haya existido una acabada integración social; cuando la pobreza y la privación se encuentran íntimamente relacionadas con otros fenómenos estructurales como la división internacional del trabajo; o, respecto del concepto en sí que se lo considera vago (Dedecca, 2002; García, 2006).

Asimismo, un concepto vinculado al anterior es el de *vulnerabilidad social***,** que ha sido empleado principalmente en Europa para dar cuenta de un estadío intermedio entre la inclusión y la exclusión social. En los términos de Castel, la integración se da por la asociación entre trabajo estable y una inserción laboral sólida, mientras que "la ausencia de participación en alguna actividad productiva y el aislamiento relacional conjugan efectos negativos para producir la exclusión" (2004, p. 15). En comparación con la noción de exclusión social mencionada en el párrafo previo, la concepción de este autor parece ser más restringida o limitada, pero es la que se ha utilizado por lo general, para concebir a la vulnerabilidad.

También se ha aplicado este concepto para el estudio de las realidades latinoamericanas, habiendo quienes lo consideran apropiado para dar cuenta de las diferencias entre incluidos y excluidos, o para reflejar el riesgo de desempleo, precariedad laboral, pobreza y desprotección social (García, 2006). El riesgo que conlleva la utilización del concepto de vulnerabilidad social para el análisis en los países latinoamericanos –aunque podría suceder también en los países centrales– es que exceptuando a los empleos estables y protegidos, todas las demás situaciones quedan incluidas dentro de él. Por lo

tanto, cabe preguntarse hasta qué punto este concepto permite rescatar las diferencias entre las distintas formas de trabajo que pretende abarcar.

Por último, la OIT en el año 1999 ha adoptado el concepto de *trabajo decente* con el fin de su promoción entre los países miembro. Pretende que los hombres y las mujeres puedan acceder a un trabajo decente y productivo en condiciones de libertad, equidad, seguridad y dignidad humana. Las definiciones de dicho concepto son múltiples aún dentro de la misma institución, pero en general puede entenderse como aquél que incluye los derechos en el trabajo, en el empleo, la protección y el diálogo social basado en la libertad sindical.

En tanto concepción sumamente amplia, se han realizado esfuerzos con el fin de volverlo operacional, medible y comparable entre los países. En defensa de la conceptualización, María Estela Lanari explica que "si bien el sentido ético es el carácter más visible de este término, cuestión que puede llevar a confundirlo con un anhelo, las dimensiones que la constituyen estructuran una sólida noción analítica y dan cuenta de cómo puede ser el trabajo, o bien, de cuánto adolece hoy" (2005, p. 107). Sin embargo, la síntesis realizada por la autora respecto de distintas conceptualizaciones y metodologías de medición, muestran más un esfuerzo de captación –de lo presente, de lo que se carece y de lo esperable– que una explicación conceptual de los fenómenos que acontecen en la realidad laboral. Si bien no se plantea en términos de indecentes o no decentes las formas de trabajo a las que se viene haciendo alusión en las líneas anteriores, "queda en el aire" la sensación de que así sería.

García, luego de analizar la mayor parte de los conceptos que se presentan en este apartado, concluye que para conocer los fenómenos o dimensiones de la situación del mundo laboral es preciso "explorar diferentes niveles de la realidad social (…) combinar el estudio de aspectos macrosociales e institucionales, incorporar aquellos que se gestan en el nivel de las empresas o establecimientos y ahondar en las repercusiones a nivel individual" (2006, p. 41). En efecto, como se ha explicitado, cada uno de los conceptos conlleva alguna o algunas dificultades para de manera acabada, dar cuenta de la heterogeneidad de las formas de trabajo presentes en América Latina: mientras algunos se centran en la condición de los sujetos, otros observan a las unidades económicas; algunas de las

nociones parecen ser demasiado abarcadoras y no permitirían rescatar particularidades; algunas conceptualizaciones son un listado de descriptores con lo que cumplir una condición incluye al empleo o actividad dentro de dicho concepto; y, los conceptos residuales que se definen en contraposición de otro llegan más a mostrar la dualidad existente, que la comprensión del proceso o fenómeno.

Con el fin de intentar superar esos inconvenientes, tomamos como punto de partida para el estudio que aquí realizamos una perspectiva más amplia, la propuesta para del estudio del trabajo no clásico, que se sustenta en la profundización de tres conceptos centrales, el de control del trabajo, de la regulación del trabajo y de la construcción social de la ocupación, a partir de las relaciones entre estructura, subjetividad e interacción social (de la Garza Toledo, 2010).

Esta perspectiva propone una resignificación de las dimensiones aplicadas usualmente por la Sociología del Trabajo para el estudio de los trabajos asalariados, para utilizarlos en el análisis del trabajo no clásico o los "otros trabajos". En este sentido, se postulan tres ejes analíticos que recuperan los principales campos que han sido abordados por los estudiosos del trabajo (de la Garza Toledo, Garabito Ballesteros, Hernández Castro, Rodríguez Gutiérrez, y Olivo, 2008).

El primer eje analítico es el del *control del proceso de trabajo*. El abordaje propuesto permite superar la consideración de la relación laboral como la estricta entre capital-trabajo, que no suele ser la predominante en los trabajadores conductores de taxis. Superando esta visión restringida, puede observarse que se configuran relaciones de trabajo, quizá ya no entre trabajador y empleador, sino entre trabajador y cliente; trabajador y otros miembros de la familia; trabajador y otros trabajadores (otros conductores de taxis), trabajador y autoridad pública, trabajador y otras personas que circulan por la ciudad (conductores de otros vehículos y peatones); trabajador y dirigentes gremiales; o incluso entre trabajador-empleador, pero la distinción entre capital-trabajo puede no ser tan clara como sucede en los trabajos asalariados industriales tradicionales. En este marco, el control del proceso de trabajo puede constituirse entre las múltiples relaciones que se generan.

Pero además es importante tener en cuenta en el estudio, el espacio donde se desarrollan las actividades laborales, la ciudad, en tanto ésta también influye sobre el control del trabajo de los conductores de taxis y sobre las relaciones que se generan entre los diversos actores.

Es necesario en este punto también tener en consideración otras cuestiones, tales como las relaciones de poder entre los actores ya que efectivamente no se encuentran todos en igual situación en la relación de fuerzas; cómo se estructura el servicio de taxis; las condiciones de trabajo muchas veces de vulnerabilidad y precariedad; los significados otorgados al trabajo, a las organizaciones gremiales y a las acciones colectivas desarrolladas.

El segundo eje analítico es el de la c*onstrucción social de la ocupación*. El estudio de la construcción social de la ocupación conjuga tanto la demanda de trabajo que proviene de las empresas como la que proviene de la demanda social de productos –en este caso el servicio de taxi–, a la vez que considera la participación de los diversos actores con los que se relacionan los trabajadores, en dicha construcción. A su vez, se considera a las instituciones vinculadas –como por ejemplo la Secretaría de Transportes y Vialidad que habilita o no el ejercicio de la actividad–, a las organizaciones gremiales y a la subjetividad de los propios conductores de taxis.

De esta manera el ingreso, permanencia y salida de la ocupación, así como las condiciones laborales no son determinada simplemente por las estructuras de los mercados de trabajo, sino que son de importancia también las interacciones con otros actores sociales. En el taxi resultan de especial importancia, por ejemplo, las redes de confianza (Lomnitz, 1998).

Esta conceptualización, entonces, permite superar a la restringida de mercado de trabajo, donde simplemente actúan la demanda y la oferta de trabajo, la que por definición dejaría fuera del análisis formas de trabajo no clásicas como las de los conductores de taxis.

Por último, el tercer eje analítico es el de *las reglas de cómo trabajar*. Respecto de las regulaciones, en caso de existir la relación entre trabajador y empleador pueden aplicarse las utilizadas de manera tradicional para las relaciones de trabajo asalariadas. Si

así fueran el total de las relaciones de trabajo en la actividad del taxi, deberíamos tener en cuenta las regulaciones laborales formales e informales clásicas.

Sin embargo, respecto a los conductores de taxis, los casos de relación trabajador-empleador son limitados y predominan otras formas de relación de trabajo como el trabajo por cuentapropia, el familiar, el arrendamiento del vehículo. Para el estudio de estos otros casos, es entonces oportuno el uso de los conceptos como regulación, deberes y derechos de los trabajadores, las negociaciones, la constitución de organizaciones de tipo diverso relacionados directamente con el trabajo, aunque no necesariamente de naturaleza laboral en el sentido clásico y de las normas legales vigentes.

De este modo, el estudio debe abordar desde las regulaciones formales que definen las condiciones y requisitos para el ejercicio de la actividad, las habilitaciones necesarias, las reglas de vialidad, e incluso las normas no escritas de los espacios donde cada conductor puede trabajar y los que no; los beneficios y deberes que pueden tener los conductores que normalmente no se rigen por el código laboral; la constitución de colectivos de trabajadores que usualmente no sigue a la forma típica sindical; los significados otorgados a las regulaciones; las formas de negociación entre actores de manera individual o colectiva; y, el reconocimiento de los actores colectivos para la negociación.

De aquí se desprende que la concepción de trabajo que se adopta en este estudio es amplia y adoptamos la sintetizada por de la Garza Toledo, quien define que aquél:

> implica un objeto de trabajo, que puede ser material o inmaterial, en particular a la revalorización de los objetos en su cara subjetiva; una actividad laboral que no solo supone lo físico y lo intelectual sino más analíticamente las caras objetiva y subjetiva de dicha actividad, ésta es finalista, supone que el producto existe dos veces, una en la subjetividad y otra objetivada, aunque las objetivaciones pueden serlo también de los significados (2010, p. 115).

Pero además en el trabajo, entre los medios y los fines, se:

> pone en juego a todos los campos de la subjetividad y no solo los de carácter cognitivo o bien científicos, en particular porque trabajar es relación con objetos que pueden provenir de

> la naturaleza o no, pero específicamente interacción social de manera inmediata o mediata, con sus componentes materiales y subjetivos (p. 115-116).

Asimismo, la especificidad de cada Trabajo proviene "de la articulación de este proceso de producir con determinadas relaciones sociales amplias, con relaciones económicas, de poder, de interés, de influencia, culturales" (p. 116). Por lo tanto, la delimitación de lo que es y lo que no es Trabajo no es natural ni universal sino que depende "de las propias concepciones sociales y poderes dominantes en este respecto" (p. 116).

Una apreciación más debemos hacer respecto de la constitución de identidades y de colectivos sociales: no sólo influyen en ellos el mundo del trabajo sino que importan otros niveles del mundo de la vida de los sujetos. Debe tenerse en cuenta que en la conformación de la identidad y de la acción colectiva influyen las estructuras e interacciones sociales no estrictamente laborales desde la perspectiva de los estudios clásicos del trabajo –como en ámbitos de la familia, del esparcimiento, de la organización colectiva, del espacio urbano.

En síntesis, si bien existen para los trabajadores presiones estructurales que pueden dificultar la organización colectiva en trabajadores no clásicos y en los clásicos también, los hechos –y estudios empíricos al respecto– demuestran que no necesariamente en todos los contextos los actores han permanecido de manera pasiva. En efecto, en la realidad se han constituido actores colectivos, y pueden seguir haciéndolo, a partir de la construcción de una identidad a través de una trayectoria común, que puede exceder al espacio de trabajo incorporando otros espacios donde se desarrollan los sujetos.

Partimos entonces de esta premisa y de la consideración del concepto de trabajo en sentido amplio para el análisis del trabajo, identidad y acción colectiva de los conductores de taxis en la Ciudad de México.

CAPÍTULO 2: PLANTEAMIENTO TEORICO METODOLOGICO

Hemos construido una propuesta teórico metodológica para llevar a cabo nuestro estudio compuesta de diversos niveles articulados entre sí. Partimos de un debate de la Teoría Social, el de estructura, subjetividad y acción social. Este nivel alto de abstracción es el que cruzará los otros niveles. Un segundo nivel, es el del abordaje de la identidad y la acción social, a partir de la relación entre estructuras, subjetividades y acciones sociales. Para ello, se recuperan discusiones tanto de la Teoría Social, como perspectivas específicas sobre las identidades y las acciones colectivas. La reflexión sobre el trabajo y la constitución de identidades y acciones colectivas se realiza de manera reconstructiva en configuraciones. Para dar contenido y volver analítico al nivel anterior, ya que veremos la constitución de configuraciones de trabajo, identidades y acciones colectivas particulares, las de los taxistas de la Ciudad de México, se recuperan conceptos de Teorías intermedias vinculadas con los campos de relaciones sociales del trabajo, la organización, el esparcimiento, la familia y el espacio urbano.

Adoptamos la perspectiva teórico-metodológica de la reconstrucción articulada que propone Hugo Zemelman (1987). La misma se basa en hacer un uso crítico de la acumulación teórica disponible, ponerla en discusión para establecer la base sobre la que se busca teorizar, indagar en la pertinencia de las teorías vigentes para el caso concreto escogido, articulando y relacionando los conceptos a través de la especificación de su contenido.

Por otro lado, la noción de configuración es la que nos permitirá el análisis teórico y empírico de nuestro objeto de investigación. Aquélla ha sido utilizada desde distintas perspectivas teóricas y disciplinas. En Epistemología, es entendida como: diversidad de enfoques sobre un objeto, en la Teoría de los Sistemas (de la Garza Toledo, 2002); como contorno de un objeto como lo entienden Suppe y Maturana (Gómez Sollano, 2001); como el campo de objetos en una realidad que adopta distintas modalidades de concreción (Zemelman, 1987); o, como “disposición de características o de propiedades del objeto que pueden estar en relaciones fuertes o débiles” (de la Garza Toledo, 2002, p. 24).

En el trayecto de estas definiciones se transitó desde una concepción de la configuración como un todo integrado a una donde es posible encontrar incertidumbres y contradicciones y donde los sujetos pasan a tener un papel importante dentro de la configuración. Es en la perspectiva de los dos últimos autores, donde nos ubicamos. Es decir, utilizar la noción de configuración en el nivel de las relaciones sociales, para construir y reconstruir teórica y analíticamente el trabajo, la identidad y la acción colectiva de los conductores de taxis en la Ciudad de México.

De lo que se trata es de desarticular los conceptos y sus dimensiones de las Teorías, para luego rearticularlos para dar cuenta de la situación concreta que estamos estudiando. En ese sentido, de la Garza Toledo (2002) propone para la elaboración teórica pensar más bien en arreglos de características provenientes de la realidad, a partir del planteamiento de dimensiones aun cuando no constituyan un único concepto. Siguiendo esta propuesta, estimamos necesario incorporar dimensiones que no se encuentran presentes en las Teorías. Pueden aparecer como estructuras o subjetividades –instituciones, reglas, formas de razonamiento cotidiano, percepciones, sentimientos, expresiones estéticas– que pueden no ser tenidos en cuenta por los desarrollos teóricos, pero que pueden ser reconocibles en un nivel de abstracción más micro, a partir de la consideración de las prácticas cotidianas de los sujetos.

Explicamos nuestra elaboración teórica, metodológica y analítica a lo largo de este capítulo. El nivel intermedio de discusión sobre campos de relaciones sociales se presenta en el próximo capítulo, mientras que en éste hacemos la reflexión teórica amplia.

2.1 La discusión sobre estructura, subjetividad y acción

En el marco de las Teorías Sociales que consideran tanto a las estructuras como a la subjetividad nos interesa discutir algunos temas centrales para el estudio que hemos propuesto. Las perspectivas teóricas que fueron predominantes durante gran parte del siglo pasado comenzaron a decaer hacia la década de 1970 (de la Garza Toledo, 2001). En respuesta crítica a las posiciones objetivistas y subjetivistas, surgen una serie de propuestas que buscan conjugar la consideración tanto de las estructuras como de los sujetos. Por lo

tanto, es preciso presentar el debate suscitado en ese campo para luego recuperar algunos supuestos y conceptos que atraviesan nuestro estudio. Éstos, a su vez, son articulados, con otros de perspectivas teóricas diferentes para ampliar su capacidad explicativa.

Intentando superar los supuestos del objetivismo y del subjetivismo, y en específico al dualismo sujeto-estructura, algunos teóricos han desarrollado perspectivas que buscan el punto intermedio entre ambos, o mejor dicho, cómo se vinculan los dos niveles. Presentan de este modo una nueva versión de una discusión antigua: la del sujeto–objeto.

Karl Marx decía en El Dieciocho Brumario de Luis Bonaparte que "los hombres moldean su propia historia, pero no lo hacen libremente, influidos por condiciones que ellos han elegido, sino bajo las circunstancias con las que se tropiezan inexorablemente, que están ahí, transmitidas por el pasado" (2007, p. 17). No sólo las condiciones sociales de existencia y las formas de propiedad influyen, sino que existe e interviene además "toda una estructura de sentimientos, ilusiones, formas de pensar y paradigmas de vida distintos y elaborados peculiarmente" (p. 47) por toda la clase social, que se transmiten al individuo por medio de la tradición y la educación. Así, la historia repercute sobre los sujetos, pero esa historia no es dada, sino que fue construida por otros sujetos en otros momentos.

En una obra anterior, Tesis sobre Feuerbach, Marx (1971) ofrece una visión interesante sobre la relación sujeto–objeto. Allí critica al materialismo tal como se lo concebía hasta ese momento, por entender al objeto, a la realidad, a la sensorialidad "bajo la forma de *objeto* o de *contemplación*, pero no como *actividad sensorial humana*, no como *práctica*, no de un modo subjetivo" (p. 225) [cursivas en original]. Es importante su consideración como práctica porque la vida social implica algo más que los objetos materiales reales. En todo caso, las respuestas a los misterios que debe abordar la teoría se encuentran en la práctica humana y en la comprensión de la misma.

Antonio Gramsci, por su parte, sostiene que los sujetos actúan y entienden los conflictos en las estructuras a través de una visión del mundo y de la vida, que puede ser implícita o explícita. Sin desconocer la importancia de las relaciones económicas en las relaciones sociales en general, no tiene una visión determinista y economicista como el marxismo más ortodoxo. Un elemento clave a tener en cuenta, por ejemplo, es la moral. Ésta es entendida como "un conjunto determinado en el (tiempo y en el espacio) de

máximas para la conducta práctica y de costumbres que se derivan de ella o la han producido" (1976, p. 241). Es decir, es una fuente de la que los individuos hacen uso para dar significado y orientar sus acciones. Se compone de objetivaciones, en sus términos de estratos fosilizados que provienen de las generaciones anteriores, preceden a los sujetos. Pero además, de estratos innovadores, determinados de manera espontánea "por formas y condiciones de vida en proceso de desarrollo y que están en contradicción, o en relación diversa, con la moral de los estratos dirigentes" (p. 241). De aquí es conveniente remarcar dos cuestiones. Por un lado, importan los conocimientos acumulados que no son creados por los sujetos, sino que provienen de una historia que los antecede. Pero por otro lado, los sujetos no son pasivos, sino que a pesar de los estratos fosilizados, tienen capacidad de creación. En los términos que se adoptan en este estudio, las estructuras no están determinando, sino condicionando, a la vez que los sujetos pueden actuar a pesar de aquéllas.

Estas visiones ofrecen un antecedente a desarrollos posteriores que se han ocupado del problema estructura–subjetividad–acción, que se presentan a continuación.

Las Teorías de la Agencia son las que justamente se han centrado en este punto. En ella se concibe al actor tanto como producto y como productor de las estructuras, en una relación dialéctica con ellas. El problema es cómo se relacionan las estructuras, que si bien no determinan, tampoco son irrelevantes, con la subjetividad y la acción.

2.1.1 La Teoría de la Estructuración de Anthony Giddens

Anthony Giddens queriendo superar las limitaciones que presentaban tanto el objetivismo como el subjetivismo elabora la Teoría de la Estructuración. ¿Cuál es su propuesta? Los sujetos son entendidos como actores que tienen la aptitud de comprender lo que hacen, en sus propios términos de "reflexividad". Esta capacidad no es simple auto-conciencia, sino que surge del "fluir corriente de la vida social" (1995, p. 41). Los actores cuentan con una conciencia práctica que se compone de aquellas cosas que ellos saben de manera tácita "sobre el modo de 'ser con' en contextos de vida social sin ser capaces de darles una

expresión discursiva directa" (p. 24). En este marco, la rutina, en tanto parte fundamental de la vida cotidiana, es la base de la naturaleza reflexiva de los agentes.

Los sujetos aplican las reglas y recursos –los que Giddens concibe como estructura– para la acción. Ellos actúan de manera consciente, pero a su vez el entendimiento está "acotado en parte por lo inconsciente y en parte por condiciones inadvertidas/ consecuencias no buscadas por la acción" (p. 307). La estructura a la vez permite y restringe la acción, mientras que la acción también influye sobre la estructura. En este sentido, ambos son parte de una dualidad y no pueden ser separados.

Pueden encontrarse algunas dificultades en esta perspectiva teórica. En línea con la problemática especificada en este estudio, es importante tener en cuenta las que se reseñan a continuación. En primer lugar, la noción de poder, que para el autor resulta de importancia crucial en el análisis y en la acción humana, cuestión con la que acordamos, resulta un tanto limitada. Desde su óptica el poder se concibe como la capacidad para poder llevar a cabo una determinada acción, "el medio para obtener que se hagan cosas" (p. 309). Concebir al poder de tal manera lo restringe a un simple atributo individual y no permite visualizar su distribución desigual entre los distintos sujetos y su naturaleza relacional.

En segundo lugar, la capacidad de reflexividad la poseen todos los sujetos, ya que es intrínseca a su naturaleza. Todas las personas parecen tener la misma capacidad y, formando parte de una misma vida cotidiana, podrían tener acceso a la misma reflexividad. La dificultad reside en que todos los individuos parecieran tener acceso a la misma información que proviene de los sistemas sociales, lo que no necesariamente es cierto. Si fuera de ese modo, ¿cómo se explican acciones divergentes? Por el contrario, verificando en la realidad acciones diferentes entre los distintos agentes y más aún, acciones no rutinarias, la noción de reflexividad pareciera no poder dar cuenta de manera acabada de tales procesos.

En tercer lugar, la noción de estructura que es presentada por el autor como un "conjunto de reglas y de recursos organizados de manera recursiva, está fuera de tiempo y espacio, salvo en sus actualizaciones y en su coordinación como huellas mnémicas, y se caracteriza por una 'ausencia del sujeto'" (p. 61) resulta en cierta manera limitada. Por un

lado, la estructura pareciera sólo existir como articuladora de las acciones, por lo que al concluir la acción, la estructura debiera desaparecer. Por otro lado, es difícil pensar que toda estructura se reduzca a reglas y recursos y que sólo se vea plasmada en la acción, que nada –material o inmaterial– exista más allá de ella (ya que la estructura reside en la mente humana, como se mencionó, en las huellas de la memoria). A modo de ejemplo, ¿puede una institución como un Estado –que podría pensarse como estructura– concebirse como simple conjunto de reglas y métodos? ¿Desaparece un Estado si el grupo de personas que llevó a cabo las acciones necesarias para su creación y permanencia dejan de actuar en ese sentido, mueren o quienes los suceden cambian el rumbo de acción o deciden no continuarla?

A pesar de los problemas identificados, consideramos oportuno rescatar algunos aportes importantes de la visión de Giddens. En primer término, la consideración de que la estructura no determina la acción del sujeto, sino que la limita y la orienta. Y que a su vez, el agente en la práctica puede modificar esa estructura. Pero a pesar de que esta concepción supera a las objetivistas y subjetivistas, no deja de crear un dilema: al ser la práctica –la acción– lo más importante en el análisis, en cierta manera descuida el proceso por medio del cual se llega a ella. Es decir, la mediación entre la estructura y el agente. Por lo tanto, si las rutinas son lo primordial y son las que otorgan al sujeto la conciencia práctica, ¿cómo se constituye la rutina en primera instancia? y ¿cómo es el proceso mediante el cual el sujeto puede dar sentido y resignificarla, previo a la realización de la acción? Como ya se mencionó antes, está presente el problema adicional de las acciones no habituales.

Pero más allá de estas disquisiciones, que como se verá más adelante, pueden ser matizadas al incorporar las posiciones de otros autores, no es menor el aporte de Giddens de la concepción del hombre como producto y productor de estructuras dentro de determinados límites. En segundo término, la consideración del tiempo y el espacio. Estos se incorporan en el estudio del contexto, que reconoce: los límites espaciales y temporales en los que se da la interacción; la copresencia de actores, con una diversidad de expresiones faciales, gestos corporales, elementos lingüísticos y otros medios de comunicación; y, el reconocimiento y el empleo reflexivos de esos fenómenos con el objeto de influir o gobernar el discurso de la interacción.

Es decir, que las interacciones entre los agentes se dan en un determinado tiempo y lugar, que implican el cara a cara y se dan a través de medios diversos y que ambos influyen en su subjetividad. Sin embargo, consideramos necesario hacer algunas aclaraciones y complementar la propuesta del autor. En primer lugar, además de los límites espacio–temporales en los que se desarrolla la interacción, no debe olvidarse los espacio-temporales que los precedieron, no tanto como simple "historia", sino porque sobre aquéllos se desarrollan los actuales y pueden explicar, al menos en parte, la naturaleza y características que han adoptado las estructuras actuales. En segundo lugar, además de las relaciones cara a cara, otras "virtuales" o a distancia son posibles y no menos importantes. Por último, en el análisis del contexto es preciso incluir las relaciones sociales en su conjunto, la estructura social y el poder intrínseco a ellas, que aparecen como dimensiones no tenidas en cuenta explícitamente por Giddens.

2.1.2 La Teoría de la Acción Comunicativa de Jürgen Habermas

Desde una perspectiva diferente, aunque con la misma preocupación de articulación entre sujeto y estructura, Jürgen Habermas (1987) propone analizar la sociedad según dos formas de racionalidad que se encuentran en juego simultáneo. Por un lado, la racionalidad sustantiva del mundo de la vida y por el otro, la racionalidad formal del sistema. El mundo de la vida representa una perspectiva interna, el punto de vista de los sujetos que actúan sobre la sociedad. En cambio, el sistema representa la perspectiva externa, como la estructura. En el juego entre las dos racionalidades se encuentran por lo tanto, el sujeto –lo interno– y la sociedad –lo externo.

Ese juego se da de la siguiente manera. El concepto de mundo, que es abstracto, permite que los sujetos actúen comunicativamente. Las estructuras del mundo de la vida habilitan "a los individuos y a los grupos [a] adoptar orientaciones racionales de acción" (p. 70, v. 1), porque los sistemas culturales de interpretación o imágenes del mundo muestran el saber general de los grupos sociales y brindan coherencia a las acciones a realizar. De este modo, el mundo de la vida les asegura un contexto común que los individuos comparten intersubjetivamente a través de la práctica comunicativa.

Por lo tanto, en esta teoría se intenta incorporar las relaciones entre el mundo social (totalidad de las relaciones interpersonales reguladas de manera legítima) y el mundo subjetivo (totalidad de las vivencias del sujeto y que éste puede manifestar verazmente ante un público), así como también con el mundo objetivo (totalidad de las entidades sobre las que es posible establecer enunciados verdaderos). A través del mundo de vida se "acumula el trabajo de interpretación realizado por las generaciones pasadas; es el contrapeso conservador contra el riesgo de disentimiento que esté en curso" (p. 104). Quienes participan de la comunicación, a través de la interpretación separan el mundo objetivo y el mundo social que comparten de manera intersubjetiva, frente a los mundos subjetivos propios y frente a otros colectivos.

La acción comunicativa es la interacción entre sujetos que cuentan con capacidad de lenguaje y de acción, que traban una relación interpersonal. En este proceso el concepto central, según Habermas, es el de interpretación, que significa "la negociación de las definiciones de la situación susceptible de consenso" que llevarán a la acción (p. 124). En los términos adoptados en este estudio, sería el proceso mediante el cual los individuos dan significado. Esto marca una de las principales diferencias con Giddens, ya que para éste lo central no es identificar el proceso mediante el cual los sujetos llegan a la práctica, sino la acción misma. Para Habermas, por el contrario, importa cómo los individuos interpretan durante la interacción lo que se produce a través del mundo de la vida (por medio de tres estructuras fundamentales: la cultura, la sociedad y la personalidad) que es el que proporciona significados.

Esta Teoría de la Acción Comunicativa, sostiene el autor, puede servir a la teoría sociológica de la acción "si se logra mostrar de qué forma los actos comunicativos, este es, los actos de habla, o las manifestaciones no verbales equivalentes, cumplen la función de coordinar la acción *contribuyendo así a la estructuración de las interacciones*" (p. 358).

Podemos identificar algunos problemas en las proposiciones de Habermas que es preciso mencionar. En primer lugar, el concepto central de interpretación implica consenso como condición necesaria. ¿Qué sucede cuando no se da consenso, cuando se producen desacuerdos? Pareciera que existen "fuerzas" externas o superiores a los individuos y a las estructuras que hacen que la condición se cumpla. Es decir, habría "algo" –que en los

escritos del autor no se logra visualizar claramente– que produce las condiciones necesarias para que se dé el consenso. Esto nos lleva a una problemática adicional: esta perspectiva parece olvidar que en las interacciones, en la intersubjetividad, puede existir conflicto y que éste también puede inspirar a la interacción, y, por tanto, a la acción comunicativa. En segundo lugar, más allá de que la base de su teoría es la intersubjetividad, las interacciones, la separación tajante entre mundo de vida y sistema, da la sensación de que Habermas, realiza una disociación radical entre "lo social" y "lo estructural". Sin embargo, en el análisis ya sea de las interacciones sociales y de la propia obra del autor, es difícil deslindar el mundo de la vida del sistema social. En tercer lugar, al estar todas las acciones reducidas a las comunicativas, toda acción sería analizada simplemente como comunicación, pudiendo quedar de lado aspectos de la misma que exceden a ésta.

Si bien las limitantes anteriores a la teoría se consideran sustanciales, es importante rescatar algunas ideas de Habermas. En primer término, la concepción de las acciones como interacciones, que toda acción implica la existencia de otro, aun cuando quizá no participe de manera explícita en aquélla. Cuando un sujeto lleva a cabo la acción está expresando algo hacia otro. Es decir, la acción es un concepto relacional. En segundo lugar, la consideración de la intersubjetividad como mediación entre estructura y acción. Sin embargo, es necesario superar la consideración de la intersubjetividad simplemente relacionada con el consenso, incluyendo la posibilidad de que pueden existir desacuerdos y conflictos. Esta manera de concebir la mediación nos resulta de mayor pertinencia que como la trabaja Giddens con la noción de reflexividad, ya que incorpora la participación de otros sujetos en el proceso de dar significado.

2.1.3 El constructivismo estructuralista de Pierre Bourdieu

Pierre Bourdieu intenta superar el dilema sujeto-objeto, o en otros términos, acción–estructura a través de dos conceptos principales, el de *habitus* y el de campo. Su preocupación es la relación dialéctica entre ambos. Su interés, al igual que para Giddens,

es la práctica. Y lo justifica en tanto ésta es el producto de aquella relación, que explicamos a continuación.

El *habitus* es un sistema subjetivo –pero no individual– de estructuras interiorizadas que son esquemas de percepción, concepción y acción (Bourdieu, 2009), tanto "el *principio generador* de prácticas objetivamente enclasables y el *sistema de enclasamiento* (…) de esas prácticas" (1988, p. 169). Las dos capacidades con las que cuenta, por un lado, la de producir prácticas y obras enclasables; y, por el otro, la de apreciarlas en relación, constituyen el mundo social representado –el espacio de los estilos de vida. Además, el *habitus* es producto de la incorporación de la división de clases sociales por parte del individuo. Es decir, entraña las diferencias sociales de clase. Las prácticas de un agente al ser originadas por el *habitus* son armónicas entre sí, aunque sin una búsqueda intencional de coherencia.

En otro orden, una formación social contiene estructuras objetivadas que aparecen como campos, cada uno con una relativa autonomía, pero que se articulan entre sí. En términos analíticos, el campo es una red o configuración de relaciones objetivas entre posiciones, que se definen objetivamente en función de su situación presente o potencial en la estructura de distribución de especies de poder (la posesión de poder –o capital– permite el acceso a los beneficios específicos disponibles en el campo) y de la relación objetiva con otras posiciones (dominación, subordinación, homología, entre otras). Los campos pueden ser múltiples, entre los que pueden mencionarse: el económico, el cultural, el político.

De este modo, en el mundo social se pueden encontrar relaciones objetivas que "existen independientemente de la conciencia y deseo del individuo" (p. 97). Por lo tanto, según el autor, y a diferencia de lo postulado por Habermas, en el mundo social hay algo más que interacciones entre agentes o lazos de intersubjetividad.

La relación entre *habitus* y campo es de naturaleza doble y es la que permite explicar la manera en que el autor intenta superar el dilema estructura y acción. El primer tipo de relación es de *condicionamiento*: el campo estructura al *habitus*, que es el producto de la necesidad inmanente del campo o de un grupo de campos interconectados. El segundo tipo de relación es de *conocimiento* o de *construcción cognitiva*: el *habitus* contribuye a la construcción del campo como un mundo con significado, impregnado con

sentido y valor, en el que vale la pena invertir la propia energía. Sin embargo, los dos tipos de relaciones no se encuentran en un mismo nivel, ya que la segunda depende de la primera que la precede y moldea las estructuras del *habitus* (Bourdieu & Wacquant, 1992).

Esta última apreciación nos lleva a hacer un llamado de atención. Si, como postula el autor, la relación de *condicionamiento* precede a la de *conocimiento*, en cierto modo, el campo definiría al *habitus*. Si bien aquél se compone de relaciones, éstas son objetivas entre posiciones. Así, pareciera que las posiciones objetivas determinarían las dimensiones subjetivas que conlleva el *habitus*. Es ésta la limitación más importante que resalta de la obra del autor respecto del tema que se está tratando en este escrito. En otros términos, podemos percibir en esta teoría una importancia mayor, que puede ser definitoria, de las estructuras por sobre las dimensiones subjetivas. Así las dimensiones estructurales estarían determinando, por tanto, la acción.

Sin embargo, algunos elementos de esta teoría resultan interesantes e importantes rescatar. Por un lado, la consideración dada a la historia y al tiempo para el estudio de las relaciones sociales. Este punto, que ya había sido notado en Giddens, resulta más completo en Bourdieu, ya que no sólo toma en cuenta la situación actual, sino también la pasada y la potencial futura. Por otro lado, el concepto de campo, que si bien refiere a estructuras, lo hace de manera relacional. En el campo, las personas entran en relación a partir de una determinada posición. En este sentido, para el autor –y aquí acordamos con su premisa– el poder juega un rol fundamental. Su concepción del mismo también resulta más completa que la de Giddens –para quien, recordemos, el poder se limita a capacidad– y que la visión hasta cierto punto utópica de Habermas, sobre el consenso. Pero además, el campo permite visualizar las "estrategias" de los actores, entendidas no como la búsqueda de consecución intencional de un objetivo de manera individual, sino como las posibles líneas de acción que ofrece dicho campo.

2.1.4 La relación estructura, subjetividad y acción en nuestro estudio

De lo dicho hasta aquí pueden extraerse una serie de conclusiones preliminares, con el objeto de recuperar aquellas categorías de la problemática de la relación entre estructura y acción a las que ya nos referimos y que utilizaremos en nuestro estudio. No es el objetivo aquí repetir los postulados ya explicitados, sino reseñarlos de manera tal que den el trasfondo o nivel más abstracto de análisis que aquí buscamos (re)construir.

Siguiendo a los tres autores reseñados de las Teorías de la Agencia, la relación estructura–acción debe abordarse de manera dialéctica. Entre ambas existen relaciones de interdependencia y se influencian de manera mutua.

Entendemos a las estructuras como configuraciones que se objetivan en relaciones, normas, instituciones, subjetividades y símbolos en niveles de abstracción diversos. No las concebimos como un objeto inánime que simplemente está allí, sino más bien siguiendo el sentido que Bourdieu (1988) asigna a los campos. Es decir, las estructuras se corresponden con espacios objetivados donde agentes e instituciones se encuentran en relación, donde existen diferentes fuerzas, así como ciertas reglas y recursos.

Por lo tanto, el poder y la desigual posición de los sujetos en las relaciones y en el acceso a recursos juegan un rol fundamental, tanto en la manera en que los actores dan sentido a las estructuras, en cómo pueden resignificarlas luego de la acción y, especialmente, en las mismas interacciones que entablan con los otros sujetos.

Y el análisis, desde una perspectiva dialéctica (estructura y acción se influencian de manera mutua), se debe situar en un contexto espacial y temporal, no sólo actual, sino también pasado y potenciales futuros.

La acción se entiende como práctica. Ésta incluye tanto las rutinarias, como las extraordinarias. Además, es, por un lado, interacción, puesto que ella implica al otro u otros, aun cuando puedan no encontrarse cara a cara; y por el otro, es acción social porque se desarrolla en determinadas relaciones sociales (Cohen y Arato, 2000). Por tanto, es un concepto relacional.

En la mediación entre estructura y acción se da un proceso de dar significado por parte de los sujetos. En este estudio, entendemos por subjetividad a la forma en que los sujetos construyen y dan significado. Esto lleva a interrogarse, por un lado, sobre cómo se construyen los significados, cómo se da ese proceso, y, por el otro, cuáles son esos significados que importan, específicamente, en la constitución de la identidad como forma particular de subjetividad. Por último, cómo esos significados pueden llevar a la acción, y más específicamente, a la acción colectiva.

A pesar de la importancia que tienen estos postulados, para poder abordar de manera acabada nuestro problema de investigación, es preciso incorporar conceptos provenientes de otras perspectivas teóricas diferentes hasta las aquí tratadas.

2.2 Subjetividad

En la mediación entre estructura y acción se da un proceso de dar significado por parte del sujeto. En este marco, se entiende por subjetividad a la forma en que los sujetos construyen y dan significado.

Dar cuenta del proceso de dar significado conlleva una serie de problemáticas, de las cuales nos interesa profundizar en qué son los significados; cómo éstos se construyen; de dónde provienen; y, de qué manera –metodológicamente– pueden aprehenderse para nuestro específico problema de investigación.

Entender estos problemas implica una discusión tanto teórica como metodológica. En ese sentido, partimos de las Teorías Hermenéuticas modernas que han tenido en los significados su preocupación central. Trataremos de ir reconstruyendo sintéticamente los aportes que estas perspectivas teóricas, así como otras que iremos introduciendo, nos permitan abordar la problemática para el caso concreto de los taxistas de la Ciudad de México.

2.2.1 Los aportes de las perspectivas hermenéuticas

La preocupación por los significados ha sido el problema central de las Teorías Hermenéuticas, razón por la cual lleva a reflexionar sobre ellas con el fin de recuperar aquellas categorías procedentes para este estudio. No se pretende aquí hacer una síntesis de cada una, sino rastrear en aquellos autores que se consideran fundamentales, cómo es su aproximación a la temática específica que aquí se trata.

El proceso de dar significado se produce, según el interaccionismo simbólico, en la situación de interacción (Blumer, 1982), donde los símbolos, primero, permiten la relación entre la persona y el mundo social y material, de forma tal que los habilita a nombrar, clasificar y recordar a los objetos. Segundo, aumentan la capacidad de percepción, de pensamiento y de resolución de problemas de las personas. Tercero, habilitan el poder pensar más allá del tiempo, espacio y la propia persona, incluso imaginar realidades metafísicas.

Los significados son creados en interacción, pero la interacción es previa a la generación de significados, ya que éstos se construyen a partir de las reacciones que los demás tienen de la conducta del sujeto. Pero además, según Erving Goffman los símbolos no son puramente de los sujetos que intervienen en la interacción, sino que pueden esconder datos sociales (Alexander, 1997) –afirmación que aleja a su interaccionismo del subjetivismo puro. Sin embargo, los significados más importantes residan en la situación de interacción. Sin embargo, con el tiempo, Goffman (1986) incorpora una dimensión que no había sido tenido en cuenta hasta ese momento por el interaccionismo simbólico, la de las estructuras de la vida social, y es la que consideramos oportuno rescatar. Para el autor, las estructuras ofrecen esquemas de interpretación para el individuo, por medio de los cuales puede dar significado a los eventos u ocurrencias. Este punto resulta fundamental, ya que incorpora a la visión anterior del proceso de dar significado como algo interno al individuo, la influencia –en forma de constricciones y recursos– que ofrecen las estructuras.

Metodológicamente, esta perspectiva nos presenta una serie de problemas. En primer lugar, el análisis posible es puramente en el nivel micro. Sólo es posible estudiar la

interacción, lo que nos impide acercarnos a niveles de abstracción más altos salvo en lo expresado en la interacción misma de los sujetos. En segundo término, el acercamiento que puede hacer el investigador es como un miembro más de la interacción y su tarea sería –si lo que se quiere es indagar el proceso de dar significado– desde ese lugar de miembro de la interacción, mostrar los significados construidos desde la voz de los sujetos. Entonces, esta manera de acercarse al problema limita la aprehensión de otros niveles de la realidad, para nosotros también importantes, en el proceso de dar significado. Por otro lado, si bien la participación del investigador habilita la recuperación de información valiosa, también lo es, y complementa la anterior, su ubicación como indagador externo, que puede ver algo más que lo que sucede en el cara a cara. No obstante estas limitaciones metodológicas, es importante rescatar de esta perspectiva la dimensión simbólica presente en los procesos de dar significado y en las interacciones.

Y pueden identificarse los significados provenientes de la cultura –entre otros campos como las creencias, los intereses, las actitudes– en el contexto del sujeto, como sugiere la Etnometodología. Es en las prácticas cotidianas de los individuos, en las interacciones cotidianas, donde pueden encontrarse esos significados. Pero la cultura sólo brinda recursos a los sujetos, no le impone los significados. Es posible encontrarlos en procesos tales como la descripción, la crítica o la idealización que efectúan los sujetos (Garfinkel, 2003).

Además, según Cliford Geertz, son históricamente transmitidos y se encarnan en formas simbólicas (expresiones, artefactos, acciones, acontecimientos y alguna cualidad o relación) que se encuentran en la cultura. En términos del autor, los símbolos o sistemas de símbolos cognitivos "son mecanismos extra personales para percibir, comprender, juzgar y manipular el mundo" (Geertz, 1997, p. 189), a través de aquéllos (objetos, hechos, cualidades o relaciones) se arriba a la significación (p. 90). Los significados en tanto tienen una representación figurada, pueden aprehenderse a partir de la consideración de los recursos estilísticos que utilizan las personas. Es decir, importa tanto lo que se dice de manera explícita como lo que no. Por lo que no solamente debemos realizar el análisis del nivel superficial u observable de la expresión, sino también los niveles más profundos o subyacentes.

Aquí, las Teorías del Discurso pueden complementar a las perspectivas hermenéuticas. Superando la visión del uso del lenguaje simplemente como lo expresado de manera oral o escrita, esta perspectiva plantea la necesidad de estudiar la conversación y el texto en contexto –cuestión también postulada por el análisis cultural (Turner, 1996). Implica tener en cuenta al otro, en otros términos, a la interacción entre el emisor y el receptor en todas las formas de comunicación. Pero además supone, en términos de Teun Van Dijk (2002), el análisis del nivel superficial u observable de la expresión, así como los niveles más profundos o subyacentes: la forma, el sentido y la acción. Importan la entonación, el énfasis, el volumen con que se expresa, así como los tipos de actividad no verbal como los gestos, las expresiones faciales, la posición del cuerpo, entre otros. De este modo, esta línea teórica permite rescatar aspectos de la comunicación que exceden a lo expresado de manera literal y que complementan la interpretación de la significación.

2.2.2 La subjetividad en nuestro estudio

Si por subjetividad entendemos al proceso mediante el cual los sujetos dan significado a símbolos –más adelante ampliaremos este concepto al de códigos–; y aceptamos que los símbolos, como sostiene Geertz, se encuentran en la cultura, es preciso, dada la cercanía de los conceptos de cultura y de subjetividad, diferenciarlos.

Durante años, la cultura había sido concebida como sistema de normas y valores[8]. Se presentaba como externa al sujeto y que se le imponía. Desde hace algunas décadas comienza a pensársela como heterogénea –abandonando la idea de sistema homogéneo y coherente–, como una configuración de códigos que sirven para dar significado. Esos códigos pueden provenir de campos diversos de la cultura como el de la cognición, la moral, la emoción, la estética. Los sujetos articulan los códigos, se ponen en juego para que combinados den significado a una situación determinada. Así, el código no es significado sino que sirve para su construcción. Cuando la persona utiliza el código le

[8] No es ésta la única definición de cultura que ha sido acuñada. Sin embargo, puesto que esta forma de verla –asociada a las visiones estructuralistas– fue predominante durante muchos años, aquí se la toma como representativa de la concepción anterior a las actuales.

otorga un significado concreto (Ricouer, 2006). Esta configuración de códigos se denomina configuración subjetiva (de la Garza Toledo, 2001). Por lo tanto, la cultura es percibida por los sujetos a través de sus distintos sentidos. Pero no sólo se la percibe, sino que se la piensa, se la entiende, se la siente y puede ser incorporada aun sin que el individuo tenga conciencia de ese proceso.

En su reflexión sobre la moral, decía Gramsci, que la moral del pueblo se trata de "un conjunto determinado en el (tiempo y en el espacio) de máximas para la conducta práctica y de costumbres que se derivan de ella o la han producido" (1976, p. 241). De este modo, la moral incorporada en la cultura, es una fuente de la que los individuos hacen uso para dar significado. Se compone de estratos objetivados que provienen de las generaciones anteriores que preceden a los sujetos, pero también de estratos innovadores, determinados de manera espontánea "por formas y condiciones de vida en proceso de desarrollo y que están en contradicción, o en relación diversa, con la moral de los estratos dirigentes" (p. 241). Por lo tanto, los conocimientos son acumulados, provienen de una historia que los antecede, pero los sujetos no son pasivos, sino que a pesar de los estratos fosilizados, tienen capacidad de creación.

En una perspectiva diferente, dice Van Dijk, al pensar en los elementos cognitivos y morales, que "los actores sociales comparten con otros miembros de su grupo, comunidad o cultura normas, valores, reglas de comunicación y *representaciones sociales*[9]" (2002, p. 43). Por lo tanto, el conocimiento no debe pensarse como únicamente perteneciente al individuo, sino que es una construcción a partir de determinadas relaciones sociales.

En el mismo sentido, los estudios sobre las emociones realizan un llamado de atención importante: no sólo importan en ellas las dimensiones biológicas. Por ejemplo, Jonathan Turner (2007) explica que también son de relevancia las formas genéricas de organización social y la cultura inherente, en tanto provocan el surgimiento no sólo de

[9] El concepto de representación social fue desarrollado por la Psicología Social y puede ser entendido como las imágenes que condensan un conjunto de significados; sistemas de referencia que nos permiten interpretar lo que nos sucede, e incluso, dar un sentido a lo inesperado; categorías que sirven para clarificar las circunstancias, los fenómenos y a los individuos con quienes tenemos algo que ver; teorías que permiten establecer hechos sobre ellos (Jodelet, 1984, p. 472). Es decir, la representación social es una forma de conocimiento, el del sentido común, cuyo análisis supone recuperar la interpretación y el pensar de la realidad cotidiana, conjugando elementos tanto psicológicos como sociales.

valencias emocionales en un continuo positivo o negativo, sino también emociones específicas[10]. Ágnes Heller (1977) apunta en esa línea que las emociones son puramente sociales, que son idiosincráticas y que se desarrollan en determinadas estructuras sociales en un tiempo determinado. Esto muestra que no son sólo un producto interno del individuo –al igual que el conocimiento y la moral–, sino que es social.

Así, la cultura puede concebirse como una acumulación de códigos, pero el código no es significado sino que sirve para su construcción. Aquéllos se articulan, se ponen en juego combinados para dar significado a una situación particular, resultando en una configuración denominada configuración subjetiva (de la Garza Toledo, 2001).

Entonces, siguiendo esta manera de concebir la cultura, podemos afirmar que no existe una única cultura, una única forma de su manifestación, de construirla, de apropiarse de ella o de significarla. Algunos estudiosos del tema afirman que la cultura es heterogénea o que puede hablarse de cultura de las élites y cultura de las clases subalternas, de cultura popular o de cultura obrera. La cultura popular es la de las clases subalternas que implica una concepción de mundo y de la vida no elaborada, asistemática y múltiple. Heterogénea diríamos nosotros.

Si aceptamos por un lado, que la cultura es el cúmulo de códigos a partir de los cuales los sujetos dan significado y, por el otro, que distintos grupos sociales según la posición que ocupan en la sociedad, la cultura puede ser un espacio propicio para el ejercicio del poder. Quizá no a través de una dominación ejercida por medio de la violencia, sino a través de la hegemonía, de una relación particular entre las clases dominantes y subalternas. Se da por la legitimación de los códigos a través de las estructuras sociales y las interacciones sociales. Pero tanto las estructuras como las interacciones pueden aceptar esos códigos o manifestarse de manera reactiva a ellos, es decir, no aceptarlos a pesar de la legitimidad que poseen. Por lo tanto, se reconoce una relación, ya sea por aceptación, por negación o por ruptura, entre la cultura popular y aquélla de las clases dominantes.

[10] Turner define emociones primarias (enojo, miedo, tristeza, alegría), cuya combinación da por resultado elaboraciones de primer orden (esperanza, gratitud, nostalgia, arrepentimiento, etcétera). Luego establece elaboraciones de segundo orden –combinación de las tres emociones de primer orden negativas– (vergüenza, alienación, culpa).

En este sentido, podemos aceptar que existe una cultura popular –o varias culturas populares o culturas populares heterogéneas, para no pensarla como única y totalmente coherente y homogénea–, aquélla de las clases subalternas, que puede ser progresista y tener elementos creativos (Gramsci, 1976), aunque no necesariamente. Pero además, siguiendo este razonamiento, en las mismas manifestaciones prácticas de la cultura popular puede visualizarse la adhesión o la crítica a la cultura hegemónica o de las clases dominantes.

La subjetividad es entonces el proceso de construcción de significado para la situación concreta. de la Garza Toledo sintetiza dicho concepto de la siguiente manera:

> es un proceso que pone en juego estructuras subjetivas parciales (cognitivas, valorativas, de la personalidad, estéticas, sentimentales, discursivas y de formas de razonamiento); subjetividad con estructuras parciales en diferentes niveles de abstracción y profundidad que se reconfigura para la situación y decisión concretas (1997, p. 86).

Es decir, si analizamos la subjetividad como forma de dar significado para una situación específica y teniendo en cuenta la multiplicidad de estructuras parciales que se articulan, es difícil pensar en que aquélla sea totalmente coherente. Es decir, pueden aparecer discontinuidades, incoherencias y contradicciones. Así, el individuo se sirve de los códigos culturales socialmente acumulados para dar significado, de manera tal que le permiten construir o descifrar significados dentro de ciertos límites, en una situación precisa.

Pero ¿a qué se da significado? Como decíamos a los códigos culturales, que se presentan como un símbolo para el sujeto. El proceso se da de la siguiente manera. El signo es la expresión de un objeto, una persona, una actitud, una acción. Puede considerarse de manera amplia como una señal que comunica algo, que es percibida e interpretada por un sujeto. Pueden existir signos naturales, se encuentran en la naturaleza; y otros artificiales, que son expresados por los humanos o animales de manera intencional para evocar a algo. Dentro de estos últimos, algunos adquieren formas convencionales y se denominan símbolos. El símbolo tiene la característica de ser anónimo o virtual y cada signo ser representado por uno o varios símbolos culturales. Pero cuando la persona utiliza el código le otorga un significado concreto (Ricouer, 2006).

Por lo tanto, el signo se vuelve significado en la situación concreta. La significación es el proceso mediante el cual el sujeto asocia un signo a ese "algo" (un objeto, una persona, un suceso, una relación social). El signo es el estímulo; la significación es el proceso psíquico por medio del cual se da la asociación. Sin embargo, que se dé en la psiquis no implica que sea un proceso puramente individual y cognitivo. En tanto los signos son culturales, el proceso es social. En efecto, como un mismo signo puede tener distintos significados para sujetos diferentes, debemos analizar el proceso por medio del cual se da significado y las referencias de sentido que lleva el signo, para poder comprender el significado dado a determinado signo en cada situación particular. En otros términos, un mismo signo puede tener diferentes sentidos según quién y cómo lo significa. Entonces si el signo es el estímulo, y un mismo signo puede ser significado de manera diferente por sujetos diversos, no es en el signo donde reside el significado. Esto puede suceder incluso en un contexto determinado, en una cultura particular: distintos sujetos con una cultura compartida pueden generar significados diferentes. Sin embargo, los posibles significados son limitados, limitados por la cultura.

Por otro lado, la noción de código comienza a ser utilizada con posterioridad a la de signo. Según Humberto Eco (1990) es a partir de mediados de la década de 1950 que la noción se introduce para referirse a los sistemas de normas en que se basa la cultura. El código, como el símbolo, entraña una convención, es concertado socialmente y sigue determinadas reglas previamente acordadas. Y al igual que como sucede en los signos en general y los símbolos en particular, los sujetos les brindan significado a los códigos.

Para poder dar significado, para articular los códigos, el individuo utiliza formas variadas de razonamiento: lógicas –las estudiadas tradicionalmente por la lógica– (deductivas, inductivas o abductivas)[11] o cotidianas –sin querer decir con esto que sean "ilógicas"– (sentido común, representaciones, imaginaciones), y ambas pueden o no seguir lineamientos morales (adhiriendo a las normas y valores que están socialmente instituidos como lo que está bien o mal hacer o pensar). Las formas de razonamiento cotidiano son útiles para dar cuenta de ciertas inferencias o asimilaciones que pueden hacer los sujetos para significar objetos, personas, situaciones o relaciones hipotéticas, presentes o futuras,

[11] Cabe mencionar que la lógica ha comenzado a preocuparse por otras formas de razonamiento que van más allá de las lógicas, como por ejemplo del sentido común (Marraud, 1998).

que no podrían develarse siguiendo los caminos lógicos. Las formas de razonar pueden verse materializadas en los argumentos que esgrimen los sujetos en sus discursos y en otros recursos no verbales.

Los códigos utilizados por los sujetos provienen de la cultura, es decir, son social e históricamente acumulados. Esto conviene resaltarlo una vez más para no confundir nuestra propuesta con la de un subjetivismo puro. No está de más recordar una vez más que los códigos son compartidos socialmente y los sujetos los utilizan para dar significado a la situación concreta. Es decir, los individuos están estructuralmente condicionados por los códigos culturales y los recursos que utilizan para su articulación y significación, en otros términos, no son libre y creativamente autónomos sin recibir ninguna influencia de estructuras históricas pasadas y presentes, ni de las interacciones en las que están involucrados, a las que también significan. Lo que no significa que están determinados en la forma de dar significados, en todo caso condicionados, presionados, aunque siempre mantienen un margen de libertad.

El pensar la cultura y la subjetividad de la manera en que estamos proponiendo implica aceptar la heterogeneidad tanto de la cultura como de la subjetividad. Y esa heterogeneidad puede provenir de y expresar contradicción (oposición entre códigos), discontinuidad (pueden existir partes no conectadas), disfuncionalidad (que las partes no operen en un mismo sentido) u oscuridad (puede haber partes no conocidas).

Además, todo este proceso se da en determinadas relaciones de poder, el cual puede ser utilizado "para convencer, para influir, para engañar, pero también para vencer, para ganar, para dominar, para tener, en forma reproductiva o productiva" (de la Garza Toledo, 2001). En el proceso de dar significado el poder es ejercido de una manera más sutil que la dominación directa o física de unos sujetos sobre otros, sino que aparece en mecanismos más sutiles, en elementos ideológicos que llevan a los sujetos a legitimarlo, como mencionamos antes.

¿Cómo podemos aprehender los significados construidos por los sujetos? Como ya explicitamos, algunos de los aportes de las Teorías Hermenéuticas permiten visualizar que los significados se construyen intersubjetivamente –los sujetos los crean en interacción–, en determinado espacios y tiempo. Pero además, hay una cantidad de significados que

preceden a los individuos, ya que son acumulados socialmente. Existe una acumulación de códigos culturales que los sujetos utilizan en sus prácticas cotidianas para dar significado. Estudiar las relaciones sociales que se dan en el marco de determinadas estructuras para dar cuenta de esos significados provenientes de la cultura, no es lo mismo a plantear el análisis de las interacciones en sí mismas en un empirismo puro, como el que proponía el Interacciones Simbólico. Por lo tanto, debemos indagar tanto las interacciones sociales como los códigos culturales objetivados, así como las estructuras que operan condicionando en cada situación concreta.

Lo importante entonces es dar cuenta de los códigos que se significan y será luego nuestra tarea articularlos para comprender el proceso y el significado otorgado. Aquéllos pueden recuperarse tanto de lo dicho como de lo no dicho, de los gestos, de las actitudes y de las prácticas, como las perspectivas hermenéuticas han mostrado. Para recuperar lo dicho, es útil escuchar la palabra, leer lo escrito, analizar el discurso en general en el contexto en que se da. Lo no dicho, a pesar de no ser expresado de manera explícita, también puede ser interpretado. Los recursos (Geertz, 1997) que develan la representación figurada del significado[12]; las técnicas[13] (Schütz, 1973) utilizadas por los sujetos también, así como las expresiones no lingüísticas (Van Dijk, 2002), pueden servir también para aproximarse al análisis de los procesos de dar significado, especialmente para aquello que no es dicho explícitamente.

Además, esto puede realizarse a partir del análisis de la forma de lo dicho en el contexto de enunciación en que esto último fue realizado, reflexionando sobre la influencia

[12] Geertz (1997) subraya la necesidad de tener en cuenta en los análisis, además de las afirmaciones explícitas, el "estilo". Con esto se refiere a los recursos estilísticos, como la metáfora, la analogía, la ironía, la ambigüedad, el retruécano, la paradoja, la hipérbole, la metonimia, la miosis, la sinécdoque, el oxímoron, la personificación, entre otros. Pero además otros tipos de recursos deben incorporarse en los estudios, como los sintácticos, que incluyen a la antítesis, la inversión y la repetición; los prosódicos, como el ritmo, la rima y la aliteración; y, recursos literarios tales como la ironía, el panegírico y el sarcasmo.

[13] Para Alfred Schütz (1973) los sujetos se sirven de técnicas para dar significado. La experiencia que preexiste no es cuestionada y funciona como una técnica de tipificación que permite anticipar situaciones similares. Otra técnica, la receta, es utilizada sobre todo ante situaciones cotidianas que por repetidas, tampoco son puestas en duda. El investigador debe tener en cuenta, además, la utilización del "principio etcétera" que supone evitar la tarea de listar de manera completa, con lo que las posibilidades no se agotan en la enumeración taxativa. Por último, considerar la indexalidad, esto es, que los significados son siempre significados para un cierto contexto y además son de algo.

de un plano sobre otro (Raiter, 2003). Otra manera de dar cuenta de lo no expresado verbalmente, es analizando los gestos, actitudes, sentimientos expresados por el sujeto. En efecto, hablar es una conducta más en otras muchas que realizan los sujetos y todas son importantes para comprender el proceso de dar significado y los significados construidos.

2.3 La identidad

Nos interesa en este esta investigación estudiar un tipo particular de subjetividad, aquélla que construye significados de pertenencia, es decir, la identidad. El proceso de dar significado no lo analizamos por sí mismo, sino como mediación entre estructura y acción. Por tanto, nos importa recuperar los códigos que son significados y articulados por los taxistas para esta forma particular de subjetividad. En otros términos, qué códigos culturales son eficientes en la constitución de la identidad, de qué manera se articulan para dar significado a las estructuras y a las interacciones sociales en las que los sujetos se encuentran inmersos, que pueden llegar a conducir a la construcción de la acción colectiva.

En este marco, reflexionamos a continuación sobre aquellas corrientes de pensamiento social que consideran que es posible la constitución de identidad, dejando de lado a las perspectivas que suponen que ante los cambios acontecidos en el mundo, especialmente en el mundo del trabajo, ya no es posible la constitución de identidades colectivas de vinculadas a él dada su pérdida de importancia frente a otros mundos o la mayor heterogeneidad de la clase obrera (Gorz, 1982; Offe, 1984) o de las perspectivas que sugieren la fragmentación de las identidades (Bauman, 2001b; Beck, 2000; Sennet, 2000) a las que aludimos en el capítulo anterior.

2.3.1 Los aportes de las Teorías de los Nuevos Movimientos Sociales al estudio de la identidad

El interés por la temática de la identidad en las Ciencias Sociales es relativamente reciente, tras la caída de las teorías estructuralistas en la década de 1970 y al intentar explicar la

emergencia de Nuevos Movimientos Sociales de la época. Dentro de las corrientes que se han ocupado de este tema, la que se ha centrado en la identidad de manera primordial es la llamada Paradigma de la Identidad. Dentro de ella los principales teóricos, Alain Touraine y Alberto Melucci, van a estudiar a la identidad en tanto objetivo constituyente de los movimientos sociales.

Touraine concibe al movimiento social como:

> la acción, a la vez culturalmente orientada y socialmente conflictiva, de una clase social definida por su posición dominante o dependiente en el modo de apropiación de la historicidad, de los modelos culturales de inversión, de conocimiento y moralidad, hacia los cuales él mismo se orienta (1987, p. 99).

Esta definición ofrece algunos puntos a remarcar. El movimiento significa transformación, acción de los sujetos, que en determinadas condiciones cuestiona la situación conflictiva. Pero para que se constituya un movimiento social debe construirse identidad. Aunque acordamos con esta premisa, es decir, que para que exista movimiento social o acción colectiva, debería existir identidad, sostenemos ésta puede construirse en el propio movimiento. Dice Touraine que una de las cualidades del movimiento es su identidad, que es la manera en que el actor se define a sí mismo. Ahora bien, ¿cómo se construye la identidad? Se materializa frente a una estructura de relaciones sociales conflictivas dentro del sistema social e histórico. Por lo tanto, en esta postura sólo en situaciones de conflicto sería posible la construcción identitaria. Asimismo, el desarrollo teórico realizado por el autor no nos permite visualizar de manera acabada cómo se da el proceso de significación.

Melucci (1994) centra el análisis en cuestiones internas de los movimientos, en las pautas culturales y en las estructuras de relaciones en el marco de las cuales se desenvuelve la acción. Para el autor, no son los modelos estructurales, ni los modelos que se basan en la motivación individual los que explican la acción colectiva ni por qué los sujetos se involucran en ella. Por el contrario, entre ambos existe un nivel intermedio en el que los individuos evalúan, reconocen entre ellos aspectos comunes y deciden actuar de manera conjunta. Lo que lleva a la movilización son cuestiones culturales y simbólicas relacionadas con la identidad: creencias, símbolos, valores y significados relacionados a un

sentimiento de pertenencia respecto a un determinado grupo, a la imagen que los miembros tienen de sí, y con un significado construido socialmente de lo que es la vida diaria (Johnston, Laraña, & Gusfield, 1994). Esta manera de concebir al movimiento y a la acción se acerca a la perspectiva adoptada en este estudio, en el sentido en que tiene en cuenta que existe una mediación entre estructura y acción, en la cual los sujetos dan significado de pertenencia.

De este modo, Melucci muestra una visión más amplia que Touraine sobre la identidad, al sostener que la identidad colectiva se define como la pertenencia a un grupo, sus límites y las actividades que él lleva a cabo, a partir de un acuerdo –que puede ser implícito– entre sus miembros. De aquí que la identidad es concebida de manera relacional y se construye en un marco de determinadas relaciones y representaciones, en confrontación con otras identidades. Agregan Hank Johnston, Enrique Laraña y Joseph Gusfield (1994) que el sentido de un nosotros, se constituye a partir del proceso de interacción, negociación y conflicto del grupo. En ocasiones implica tener que obedecer a las normas. Pero además influye la presión de sujetos externos como los miembros de la familia. Se ponen en juego elementos cognitivos (internos al sujeto individual o colectivo), así como emotivos. Podemos agregar nosotros, también estéticos y morales.

La identidad suele analizarse como individual o colectiva y los autores recién citados ofrecen una clara definición de esta distinción. La identidad individual, que si bien puede ser vista como una contradicción en tanto la identidad es siempre parte de un proceso social y no es algo puramente interno al sujeto, puede sin embargo ser considerada como tal. Permite visualizar los rasgos personales interiorizados por los individuos y que importan en la participación en los movimientos sociales como biografías idiosincráticas. La identidad colectiva, por su parte, se refiere a los acuerdos, usualmente implícitos, sobre pertenencia, límites y actividades del grupo. Se elabora a partir de definiciones compartidas de los miembros sobre la situación. Dicha elaboración es un proceso de interacción, negociación, y conflicto, que lleva a la construcción colectiva del “nosotros”.

Pero los autores introducen además una tercera dimensión de la identidad, la pública, que implica la concepción que las personas externas al movimiento social tienen sobre la forma en que sus miembros piensan sobre ellos mismos. Esta identidad pública

influye sobre las dos dimensiones anteriores a partir de la interacción de los miembros del movimiento con personas ajenas y a través de las definiciones impuestas por agencias del Estado, contra–movimientos o los medios de comunicación.

Por otro lado, si bien la Teoría de Movilización de Recursos[14] no toma como eje de análisis la identidad, en algunos estudios aparece y se desarrolla dicho concepto. Dicen Charles Tilly y Sidney Tarrow (2005) que la identidad política implica límites, relaciones más allá de esos límites, relaciones con el "nosotros" y con el "otros", sumado a los significados acumulados asignados a los límites y a las relaciones. Esta forma de ver la identidad significa que ésta es algo más que una propiedad de un individuo, interna a él, sino que es relacional. Implica relaciones y significados que son socialmente construidos. Cuando se conjugan límites, relaciones y significados, se constituye la identidad social. Ésta se compone entonces de cuatro elementos. Primero, un límite que separa el nosotros de los otros. Segundo, un conjunto de relaciones dentro de los límites. Tercero, un conjunto de relaciones fuera de los límites. Y quinto, los significados compartidos sobre los límites y las relaciones.

Un teórico que no puede dejar de mencionarse dado el desarrollo que ha realizado en el estudio de la identidad es Claude Dubar. No importa aquí discutir la postura que adopta respecto de las identidades en la actualidad, las cuales desde su óptica se encuentran en crisis, sino su concepción teórica sobre las mismas. Para él pueden existir dos tipos de identidad. Por un lado, la "identidad para mí mismo". Por el otro, la "identidad para los otros" –que existe si los otros me la asignan. De este modo, pareciera no existir una identidad colectiva y que por el contrario fuera puramente individual. Y la identidad social es sólo la que los otros le asignan al sujeto, cuestión que se aleja de las perspectivas que mencionamos antes.

Pero en su análisis existe un problema adicional. Él sostiene que "identificarse o ser identificado no es sólo 'proyectarse sobre o asimilarse a', sino que es en principio ponerse

[14] Desde esta perspectiva, se explica que un movimiento social surge por cambios de largo plazo en los recursos de grupo, organización y oportunidades para la acción colectiva (Jenkins, 1983) y lo que lleva a los individuos a participar del movimiento es un interés. En este marco, la movilización es el proceso mediante el cual un grupo consigue el control colectivo sobre los recursos necesarios para la acción colectiva. Los recursos, según Freeman citado por Jenkins, se dividen en tangibles e intangibles. Los primeros incluyen recursos tales como el dinero, instalaciones y medios de comunicación. Los segundos, saberes organizativos y legales y el trabajo sin especialización de los partidarios.

en palabras" (2002, p. 231). Con esto la identidad es sólo lo que puede expresarse a través del habla, más aún, lo que el propio individuo puede enunciar. Esto deja de lado dos cuestiones importantes. Por un lado, aquellos elementos que para el individuo significan pertenencia pero que no es capaz de traducirlos en palabras. Por el otro, consideraciones que el investigador puede rescatar de la identidad del sujeto de las que éste no es consciente. Ambas dimensiones son tomadas en cuenta para el análisis en nuestro estudio.

Los elementos remarcados como importantes de las perspectivas anteriores se retoman a continuación con el fin de definir qué entendemos por identidad, qué elementos juegan en su constitución y cómo será abordada en el estudio específico de los conductores de taxis en la Ciudad de México. En efecto, las configuraciones identitarias, organizacionales y de acción que adoptan los taxistas es posible que no sigan la de movimiento social, aunque los conceptos principales de las teorías a las que hemos hecho referencia nos permitan explicarlas.

2.3.2 La identidad en nuestro estudio

La identidad es una forma particular de subjetividad, una forma particular de dar significado, que brinda sentido de pertenencia. Les permite, en el caso de los trabajadores, construir un sentido de que su ocupación, su comunidad de trabajo y sus colectivos laborales son algo propio y que los diferencia de otras ocupaciones, trabajadores y colectivos. Les faculta compartir ideas de futuro, ideas de proyectos. Les habilita a construir un "nosotros" y un "otros".

En este sentido, la identidad es siempre relacional y no "esencial", es decir, no viene dada de manera natural en los sujetos. Por otro lado, si existe una identidad, también debe haber una alteridad, una diferenciación con otros. Pero en tanto este proceso se da en un marco de interrelaciones, exige que los otros también lo identifiquen como diferente o como parte de su grupo.

Si es una forma de dar significado, debe preguntarse a qué se da significado. Ya mencionamos, a las estructuras e interacciones sociales que de alguna manera influyen

sobre los sujetos. Pero estructuras e interacciones hay muchas, debemos entonces identificar cuáles resultan de eficiencia en la constitución identitaria. En los términos que definimos: de qué campos relacionales provienen los códigos que permiten tal proceso. Si bien estamos estudiando trabajadores, los códigos pueden no sólo originarse en el trabajo mismo, sino también de otros que influyen sobre él y en las experiencias cotidianas en general. En el caso que estamos investigando, resultan de relevancia la familia, la organización, el esparcimiento y el espacio urbano.

Siguiendo a de la Garza Toledo, la constitución de la identidad puede resultar de dos procesos. En primer lugar, por la transformación de las experiencias cotidianas, donde "la asimilación molecular de elementos subjetivos cognitivos, valorativos, sentimentales, de la personalidad, estéticos, discursivos o de formas de razonamiento; o bien la re-jerarquización y la ruptura entre elementos" (de la Garza Toledo, 1997, p. 87). Pero también puede darse en situaciones extraordinarias que lleven a "procesos rápidos de creación subjetiva, asimilaciones bruscas, resemantizaciones, re-jerarquización de elementos, rupturas subjetivas, emergencia de zonas fosilizadas o sumergidas" (p. 88).

Por lo tanto, si operan esos procesos es posible que la identidad no sea homogénea o puede presentar incoherencias internas en la articulación de códigos. También puede suceder que existan varias identidades según las estructuras e interacciones que operan sobre los distintos sujetos individuales y colectivos, las formas en que ellos las significan y los significados particulares generados.

Ahora bien, puesto que los sujetos comparten al menos algunas de las estructuras e interacciones que los constriñen y, en especial dado su cultura común, es posible que generen significados de pertenencia similares que les permita construir una identidad colectiva. Sin embargo, en tanto los condicionamientos estructurales e interaccionales no son absolutos siempre habrá lugar para la capacidad de significación y agencia de los sujetos y, por tanto, la posibilidad de existencia de heterogeneidades, contradicciones y discontinuidades en las identidades.

Para la constitución como sujetos sociales los conductores de taxis deben construir una identidad a través de la significación, constituir una identidad colectiva. Ahora bien,

para que esto se produzca no es necesaria la concurrencia de los diversos actores en un mismo espacio ni darse relaciones cara a cara. Como explica Bourdieu:

> si bien la probabilidad de reunir real o nominalmente (…) a un conjunto de agentes en tanto mayor cuanto más próximos se encuentran éstos en el espacio social y cuanto más restringida y, por lo tanto, más homogénea es la clase construida a la que pertenecen, la reunión entre los más próximos nunca es *necesaria* y fatal (…), así como también la reunión entre los más alejados nunca es imposible [cursivas en original] (1990, p. 285).

Esto significa que si bien existen probabilidades mayores de poder reunir a las personas si se encuentran de manera cercana en el espacio social, dicha reunión no es estrictamente necesaria. Pero además, se puede agregar, aun cuando no es posible, o simplemente no se da o se intenta la reunión, puede crearse identidad colectiva a pesar de la distancia.

Por tanto, lo que nos importa es indagar en aquellos códigos que son eficientes y utilizados para la constitución de la identidad de los taxistas, con su trabajo, con la comunidad de taxistas y/o con la organización. Es decir, lo que procuramos es identificar aquéllos códigos de la cultura puestos en juego para dar significado a cada una de esas dimensiones, tendientes a la conformación de la identidad. Lo importante es identificar aquellos códigos que actúan y, especialmente, cuáles son los más eficientes en la producción de significados.

2.4 Acción colectiva

De lo desarrollado hasta aquí se desprende que la acción ocurre luego de ese proceso de dar significado, es decir, los significados otorgados movilizan la acción de los sujetos que los construyen.

Max Weber (2008) explica que pueden existir distintos tipos de acción. Asevera que no toda acción es acción social. Una acción es una conducta en la que el sujeto o sujetos que la llevan a cabo le enlazan un sentido subjetivo, pero en la acción social, su sentido se refiere a la conducta pasada, presente o esperada a futuro de otros, conocidos o

no, que además la orientan. Es decir, en el por qué de la acción aparecen elementos subjetivos de los actores. En tanto la acción social se trata de una conducta que contempla la reacción del otro, puede ser entendida como interacción, lo que implica comprender también los motivos de ese otro. Por tanto, la interacción siempre comprende motivos y sentidos subjetivos. El sentido es el significado, la comprensión que realiza el sujeto sobre su acción –y la de los otros que impulsan a la propia. Y esa comprensión no es concebida como puramente racional, sino que incorpora elementos culturales. Por lo tanto, la significación que orienta la acción tiene un carácter social y no es puramente individual o interindividual.

¿Cómo podemos dar cuenta de esos motivos? Según el autor, a través de la comprensión, de la interpretación, con un método racionalista que es la manera en que él concibe debe hacerse ciencia. Los sentidos deben comprenderse como conexión entre la acción y el motivo –qué es lo que lleva a actuar a un sujeto de determinada manera. Se trata entonces de ver cómo los condicionamientos son reinterpretados por el actor y cómo ellos lo llevan a adoptar una conducta determinada para la consecución de algún fin u objetivo. Y se da sentido a un objeto según su relación con la acción, el medio o fin. Pero las acciones están originadas en motivos, y éstos son conexiones de sentido que "para el actor o el observador aparece como el 'fundamento' con sentido de una conducta" (p. 10).

Estos postulados son retomados por Schütz (1973), pero critica a Weber la falta de diferenciación de los motivos de los significados. Así como Weber cree que existen motivos que llevan a la acción, Schütz diferencia motivos objetivos y subjetivos. Los objetivos –motivos "porque"– refieren a las experiencias pasadas del actor que determinan la manera de actuar. Los subjetivos –llamados motivos "para"– son aquellos que refieren a la actitud del actor durante el proceso de la acción, en otros términos, las razones que lo llevan a realizarla. De los dos tipos son sólo los objetivos los observables a partir de la acción, en tanto a los subjetivos sólo podría accederse preguntando por ellos al actor. De este modo, al igual que con los significados, Schütz deja de lado el estudio de una categoría que resulta importante, por el hecho que desde su perspectiva analítica, aquella no es aprehensible.

También para Schütz importan no sólo el sujeto, sino los otros. Reconoce que la significación no es del sujeto de manera individual, sino intersubjetiva. Es decir, el significado se da en la interacción, pero además las conciencias se ponen en juego, se practican y modifican en la interacción social. El mundo existe previo al sujeto y su interpretación se basa en un cúmulo de experiencias previas de ese mundo del individuo y de aquéllas provistas por los padres y maestros, que funcionan como un esquema de referencia. Pero como los individuos viven experiencias diferentes, el conocimiento acumulado interiormente difiere entre los distintos sujetos. Cada persona a partir de su construcción mental determina qué componentes de la realidad le resultan significativos. De este modo, los significados pueden ser tanto objetivos (acumulación social de significados) como subjetivos (los que se dan de manera individual).

Las posiciones de Weber y Schütz ofrecen el puntapié inicial para comenzar el estudio de las acciones en dos sentidos importantes. En primer lugar, la acción es entendida como interacción. Supone no sólo la participación del sujeto que la ejecuta, sino del otro. Esto puede servir como puente para comprender la acción colectiva en dos sentidos. Por un lado, implica que al igual que en la acción individual, la acción colectiva se orienta hacia otros. Por otro lado, implica subjetividad, con lo que se complejiza el problema al tener que entender, en este caso, a la subjetividad como colectiva. En segundo lugar, los motivos que originan la acción pueden ser tanto objetivos como subjetivos.

2.4.1 Los aportes de las Teorías de los Nuevos Movimientos Sociales

Las referencias del apartado anterior nos permiten introducirnos en el estudio de una forma particular de acción social, la acción colectiva. Nos orienta a comprender de qué manera surge aquélla. Pero esto debe ser complementado con otras cuestiones: de qué manera se relaciona con la subjetividad –específicamente con la identidad–, cómo se pasa de los motivos a la acción, cómo se exterioriza la acción, cómo se desarrolla, qué efecto tiene esa acción en la subjetividad de los individuos que la desarrollan.

En este sentido, y con el fin de dar respuesta a esos interrogantes, es oportuno incorporar algunas propuestas de las Teorías de los Nuevos Movimientos Sociales. Pero

previo a ello la Teoría de la Acción de Tilly nos ofrece algunas propuestas interesantes a tener en cuenta en el estudio.

Tilly (1987), criticando a los historiadores populistas, sociólogos de las masas y a otros especialistas en estudios de la acción colectiva, cree que ésta no puede ser explicada como una serie de actos singulares de actores particulares y que expresan disposiciones unitarias de esos actores. Por el contrario, propone el autor, debe comenzar por asumirse que la acción colectiva usualmente consta de interacciones estratégicas entre dos o más partidos, se basa en redes sociales existentes, y sigue una dinámica que ningún modelo de actor singular podría abracar. Es decir, Tilly sugiere que la acción colectiva debe analizarse teniendo en cuenta no los actos que realizan ciertos sujetos, sino la acción como interacción que implica un nosotros y un otros. Es esto importante en tanto permite articularlo con las consideraciones reseñadas respecto de la identidad.

Son además valiosas las formas en que el autor considera que en se manifiesta la interacción, en sus términos, los repertorios de acción colectiva. A saber: huelgas, manifestaciones, mítines electorales, reuniones públicas, marchas de demandas, insurrecciones planeadas, invasiones de asambleas oficiales, ocupaciones de locales o espacios públicos, campañas electorales, movimientos sociales y algunas otras formas relacionadas de acción. Si bien no es ésta una lista acabada, y una relación puede más bien limitar que expandir las posibilidades de análisis de las formas de acción, puede servir como guía para su consideración. Pero además, estimamos importante el aporte de Tilly en este campo, ya que incorpora no sólo formas tradicionales de acción colectiva como la huelga, sino también otras formas más novedosas –o que al menos no habían sido usualmente tenidas en cuenta en los estudios sobre acción colectiva, especialmente por la Sociología del Trabajo– como las ocupaciones de ámbitos públicos o los movimientos sociales.

Es necesario remarcar algunas limitaciones en la visión de este autor para nuestro estudio. La noción de estrategia remite a individuos –en este caso colectivos– calculadores y que siguen la lógica de la búsqueda del máximo beneficio. Aún más, sostiene que los actores comparten algún interés. Si bien es cierto que los sujetos pueden tener en común algún interés, esta premisa resulta limitada ya que reduce los motivos a aquél. Visiones

como las de Schütz que suponen que los motivos pueden ser objetivos y subjetivos, o las concepciones de la identidad como la de Melucci, superan a la consideración de que los individuos se unen para la acción por una simple cuestión de tener en común un interés. O pueden tener un interés común, pero en todo caso, éste puede surgir de la interacción en el colectivo y no necesariamente preexistir al sujeto social o a la acción.

Siguiendo la línea de Tilly, para otros autores de la Teoría de Movilización de Recursos las acciones son racionales, respuestas adaptativas a los costos y beneficios de las diferentes líneas de acción. Las metas están definidas por conflictos de interés insertos en relaciones de poder institucionalizadas. Las quejas creadas por tales conflictos están lo suficientemente extendidas, de manera tal que la formación y movilización de los movimientos depende de cambios en los recursos, la organización del grupo y oportunidades para la acción colectiva (Jenkins, 1983). Por su parte, Tarrow cree que los movimientos sociales buscan formas diversas de acción colectiva más allá de los recursos propios. En tanto éstos no suelen ser suficientes para solucionar el problema de la acción, buscan recursos externos, tales como oportunidades, pactos, repertorios, redes sociales y marcos.

Es decir, el problema de la acción se reduce a un problema de recursos, con cuáles se cuenta, cuáles son necesarios conseguir y cuáles son necesarios movilizar. Ofrece de este modo, una versión restringida de la acción colectiva. Sin embargo, si no pensamos que la acción es movilizada únicamente por la consecución de recursos, podemos tomar a éstos en consideración. Por tanto, los recursos son importantes para el estudio de la acción, no cómo principio y fin de la misma, sino como elementos a considerar al momento de indagarla desde una perspectiva más amplia.

Como ya mencionamos, los autores del Paradigma de la Identidad manifiestan una precondición para el desarrollo de la acción colectiva: la identidad. Sumado a ello, la acción colectiva supone conflicto y relaciones de poder. Por otro lado, la definición de la acción colectiva implica acuerdos y límites que son construidos con base en la negociación de los miembros, proceso que puede ser también, por un lado, conflictivo y, por el otro, significativo.

2.4.2 La acción colectiva en nuestro estudio

Concebimos a la acción como práctica rutinaria y extraordinaria de los sujetos individuales y colectivos. Toda acción es interacción, aun cuando las personas no se encuentren "cara a cara". Es decir, es un concepto relacional. Para su desarrollo tiene en cuenta las motivaciones, las acciones y los significados de los otros.

¿Qué entendemos por acción colectiva? Ésta es un proceso en el que actores de manera conjunta unen esfuerzos y despliegan una o más prácticas con el fin de superar una situación para ellos conflictiva. Se trata de una interacción, de una relación, ya que aunque puede no aparecer explícitamente, hay una o varias otras partes contra la/ las que se ejecuta la acción. Pero además es práctica capaz de modificar estructuras y subjetividades.

Pensamos en acciones colectivas como aquéllas llevadas a cabo por actores colectivos más o menos formales que tienen un objetivo más o menos definido, que se funda en un fin particular: la modificación de una situación conflictiva para el interés del actor colectivo que la desarrolla. Esto implica que una serie de acciones que pueden también encontrarse, quedan fuera del análisis de la investigación. Por ejemplo, acciones sociales espontáneas de cooperación o solidaridad.

Por lo tanto, la acción colectiva supone una serie de cuestiones. Primero, la identidad. En este punto es preciso hacer una aclaración, si bien la identidad colectiva es un prerrequisito para la acción colectiva, no toda identidad colectiva implica la generación de una acción colectiva (Giménez Montiel, 1997). Además, la acción colectiva puede ser orientada por la identidad, pero no es determinada por ésta, ya que en ella influyen también otros elementos. Segundo, los intereses comunes que pueden ser de distinta naturaleza: materiales, de reconocimiento, de prestigio, morales. Estos intereses no operan como sumatoria de los particulares de cada sujeto, sino que deben colectivizarse de alguna manera. Por lo tanto, supone la existencia de algún tipo de organización formal o informal. Tercero, el conflicto. Éste es puesto de manifiesto y exteriorizado en la acción colectiva. En particular para el caso que estudiamos nos preocupan los conflictos en, por y del trabajo. Pero tampoco todo conflicto se transforma en acción colectiva. En efecto, debe existir un elemento desencadenante.

En síntesis, en el estudio de la acción colectiva lo que nos proponemos es, además de indagar en la identidad que lleva a tal acción:

- clarificar su repertorio, es decir, cuál es su manifestación y cómo se expresa;
- comprender el espacio y el tiempo en que se desarrolla;
- determinar los motivos que llevan ella, ya sean objetivos como subjetivos, entendiendo que ambos pueden ser aprehendidos;
- explicar cómo se toman las decisiones que conducen a la acción;
- aclarar los recursos puestos en juego para la acción;
- y, dilucidar los efectos de la acción colectiva sobre la subjetividad de los sujetos y su posible eficiencia sobre las estructuras.

CAPÍTULO 3: LOS CAMPOS DE RELACIONES SOCIALES: DESCONSTRUCCIÓN TEÓRICA Y CONCEPTOS ORDENADORES

Si bien dentro de los estudios laborales han primado durante décadas aquéllos enfocados al trabajo asalariado, en especial dentro de la industria, hace ya algunas décadas que han ido más allá, abarcando otros espacios de trabajo. La ampliación del campo de estudio no quiere decir que hayan aparecido nuevos acontecimientos en el mundo laboral. Esto es cierto en parte ya que, por ejemplo, la introducción de nuevas formas de organización del trabajo modificó la realidad laboral de un sector de trabajadores y esto abrió una línea de investigación novedosa. Pero en otros casos se trata de fenómenos presentes desde hace tiempo, pero que, en todo caso, no habían despertado mayor interés en los investigadores.

En efecto, el caso de estudio al que nos abocamos en esta investigación da cuenta de esta última situación. Son escasos los estudios sobre los taxis y los taxistas, más aun aquéllos que pretenden comprender el trabajo y sus actores. Pero esta característica no es única y propia de esta ocupación, muchos otros trabajos también han sido poco explorados. No son nuevos fenómenos, pero no han sido estudiados en profundidad o bien, desde la perspectiva de lo laboral, han sido tratados simplemente cómo expresión del sector informal.

3.1 El estudio del trabajo, la identidad y la acción colectiva como configuración

Nos aproximaremos a la problemática desde la perspectiva de los Nuevos Estudios Laborales y proponemos para ello abordarla como configuración de trabajo. Es decir, como algo construido en determinado tiempo y espacio, en una situación histórica particular, en el marco de relaciones sociales particulares donde las fuerzas y poderes de distintos actores, dan lugar a formas específicas de trabajo. Es una construcción social de sujetos particulares en situaciones concretas.

La decisión de estudiar al trabajo como configuración no es azarosa. En efecto, va en línea con, por un lado, las definiciones previas adoptadas respecto de una epistemología

crítica que pretende dar cuenta de la realidad en movimiento, de las transformaciones y, por el otro, la perspectiva teórico–metodológica de la reconstrucción articulada, en un marco general de relaciones multidireccionales entre estructura, subjetividad y acción. Esta elección es de especial importancia para la indagación del trabajo de nuestro caso de estudio. En primer lugar, en tanto no se ha desarrollado aún una perspectiva teórica acabada que explique las particularidades y complejidades de formas de trabajo no asalariadas y de sus organizaciones colectivas, que exceda la contraposición de unas formas con otras. No quiere decir esto que no existan diferentes perspectivas. En efecto, las hay y muchos investigadores las han ido adoptando para los estudios concretos, pero no existe una línea que recorra los tres temas que estamos abordando: trabajo, identidad y acción colectiva. En segundo lugar, porque las estructuras y subjetividades que aparecen en el trabajo de los taxistas pueden provenir de campos externos al laboral en términos clásicos. Por lo tanto, si sólo consideráramos estructuras y subjetividades "clásicas", no estaríamos abordando ni una pequeña parte del trabajo en cuestión.

Podemos considerar como un antecedente a esta perspectiva, los estudios de Edward Thompson (1975, 1993) sobre la clase obrera en Inglaterra. Si bien él realiza investigaciones históricas y no plantea su abordaje a partir del concepto de configuración, puede encontrarse en su obra algunos elementos similares a los que nosotros proponemos.

En primer lugar, tiene en cuenta para el análisis del sujeto "clase obrera" no sólo la actividad laboral de los trabajadores, sino también otros ámbitos de sus vidas. En segundo lugar, no analiza solamente el momento específico del estudio, sino también hace alusión a referencias pasadas, lo que podríamos entenderlo como la realidad en transformación. Pero además, analiza continuidades y rupturas, funcionalidades y contradicciones. De este modo, no se visualiza a una clase obrera como un todo homogéneo, sino como resultante del juego entre diversas fuerzas y relaciones sociales, donde las costumbres y resistencias de los sujetos tienen un papel primordial en la conformación como sujeto. En un mismo momento y espacio conviven distintos grupos de trabajadores, con prácticas diferentes. Podríamos verlo como configuraciones diversas de trabajo y trabajadores. Y esta misma situación podemos encontrarla, como veremos en los próximos capítulos, entre los taxistas en la Ciudad de México.

El concebir a las distintas formas de trabajo como configuraciones nos ofrece una serie de ventajas:

- proporciona un marco teórico común para aprehender cualquier forma de trabajo que se pretenda estudiar;
- permite ubicar a la configuración de trabajo específica en un espacio y tiempo determinado, al contextualizarlo históricamente, a la vez que rescatar las transformaciones que se van dando.
- admite distinguir la diversidad de formas sin llegar a la consideración de cada forma como única e irrepetible.
- habilita a considerar aspectos objetivos y subjetivos del trabajo y,
- deja identificar situaciones conflictivas, contradictorias y cuestiones quizá sin resolución que hacen a la constitución del trabajo.

Sobre todo, permite comprender al trabajo como un proceso social, producto de relaciones sociales en las que se encuentran presentes determinadas estructuras que condicionan las acciones de los actores, pero que a la vez ellos mismos accionan sobre dichas estructuras.

Pero además de estas "ventajas teórico-analíticas", supera la idea de oposición presente en muchas de las concepciones de las formas de trabajo diferentes a la asalariada. En general, se habla de "formas de trabajo no asalariadas" en contraposición al trabajo en relación de dependencia; de "trabajo precario" como aquél que no tiene las características fundamentales del asalariado –estabilidad y protección social–, de "trabajo informal" como el opuesto de aquél formal; de "trabajo atípico" como el opuesto al típico, una vez más, el asalariado. La dificultad que presentan estas aproximaciones es que consideran a esas otras formas de trabajo como una categoría residual. Es decir, aquellos trabajos que no cumplen una serie de características que definen al trabajo asalariado, se las engloba en la categoría contrapuesta.

La propuesta del concepto de trabajo ampliado y de los conceptos ordenadores definidos –control del trabajo, regulaciones en el trabajo y construcción social de la ocupación– (de la Garza Toledo, 2010) analizados como configuración nos permite dejar

de lado el dilema de contraposición presente en los conceptos mencionados en el párrafo anterior. Sin embargo, es preciso que realicemos dos aclaraciones. En primer lugar, estos conceptos ordenadores no son elegidos de manera azarosa, sino que son los que han regido la mayoría de los estudios clásicos del trabajo. La diferencia radica en que han sido ampliados de manera tal que pueden dar cuenta de las particularidades de los "otros trabajos". En segundo lugar, no olvidamos que el trabajo asalariado sigue siendo importante desde el punto de vista de la cantidad de personas que aun a pesar de los cambios acontecidos en el mundo del trabajo siguen desempeñándolo y de que sigue siendo la referencia subjetiva de lo que es "trabajo" para buena parte de los miembros de la clase obrera.

Por lo tanto, pensamos al trabajo como configuración. Pero la consideración de una forma de trabajo como configuración, no puede realizarse a priori, ni por descarte por no cumplir con determinadas características. Por el contrario, lo que se propone es elaborar teóricamente la configuración o configuraciones a partir de una serie de conceptos ordenadores para los distintos campos de relaciones sociales que resultan de eficiencia en la conformación de identidad de los taxistas que pueda llevar hacia la constitución de la acción colectiva.

Es decir, se definen conceptos ordenadores, luego se desglosan en dimensiones y subdimensiones de orden estructural, subjetivo y de interacción social para los campos: trabajo, familia, organización, espacio urbano y esparcimiento. Excede a esta investigación, una elaboración del total de configuraciones de trabajo presentes en el mundo laboral, pero acotándonos a nuestro objeto de estudio, buscamos identificar y explicar teóricamente las configuraciones de trabajo presentes en el servicio de taxis en la Ciudad de México.

Por otro lado, como postula la definición de trabajo que proponemos, en el mismo proceso de laborar, los trabajadores ponen en juego su subjetividad, le dan a su trabajo un sentido particular. Y en ese camino, pueden llegar a constituirse identidades de distinto tipo. Para nuestro estudio, con su trabajo (el trabajo de taxista), con la comunidad (los taxistas) y con la organización (agrupación de taxistas a la que el trabajador pueda pertenecer).

Siguiendo el razonamiento de entender el trabajo como una configuración, la identidad también puede ser considerada como tal, en tanto no es estática y se encuentra influenciada por las formas de trabajo existentes, las concepciones vigentes en la sociedad sobre el trabajo, las vivencias anteriores y presentes de los mismos sujetos, así como de algunas estructuras económicas, políticas y sociales. Asimismo, la acción colectiva también puede analizarse como configuración. Retomando aquellos códigos laborales e identitarios, así como los propios de la organización y de la acción colectiva, es posible elaborar una o varias configuraciones de acción de los taxistas de la Ciudad de México.

Elaborar esas configuraciones implica partir de la teoría a través de una serie de conceptos ordenadores y dimensiones que nos permitan adentrarnos en la realidad empírica. A partir de ella, cuestionarlos. En ese camino es probable que encontremos situaciones que no habíamos contemplado a priori para las que es necesario buscar otros conceptos teóricos o crear nuevos. Con ellos volver al campo y luego realizar el análisis para la elaboración de la o las configuraciones.

Para poder abordar metodológicamente nuestro problema delimitamos de manera analítica cinco campos de relaciones sociales en los cuales los sujetos interactúan con otros y en esas relaciones les dan significado a las estructuras y a las interacciones. Como ya hemos mencionado las relaciones entre los individuos se encuentran no determinadas, pero influidas por determinadas estructuras a las cuales también significan. Y a través de la acción, también puede modificarse la subjetividad y las estructuras.

En efecto, es un proceso complejo. Pero para poder estudiarlo es que en primer lugar definimos esos cinco campos de relaciones sociales, luego identificamos en ellos conceptos ordenadores referentes a las estructuras, subjetividad e interacción y dimensiones de cada uno de ellos. Luego, buscamos la articulación entre las diversas dimensiones, conceptos ordenadores y entre los campos, con el objeto de comprender cómo se construye el trabajo; la identidad con el trabajo, con la comunidad laboral y con la organización, cómo esa identidad puede o no llevar a la acción colectiva; y la acción misma. Es decir, construir las configuraciones.

Dadas las características de nuestro objeto de investigación, los conceptos y dimensiones las vemos en sus caras objetiva y subjetiva. En el nivel de estructuras, lo que

interesa es recuperarlas como hechos que constriñen a la acción y a la producción de significados. En el de la subjetividad, ver tanto el producto –el significado– como de qué manera se generan, identificando qué códigos de la cultura son tomados por los sujetos, de qué manera son articulados para dar significado a la situación concreta y el significado que generan. Respecto de los significados debemos hacer una aclaración. En tanto entendemos que la subjetividad es la forma de dar significado a las estructuras y a las interacciones sociales, consideramos oportuno incorporar transversalmente su análisis para cada dimensión. Además, desarrollamos un apartado de significados donde figuran aquéllos más generales para cada campo de relaciones sociales. Allí vemos esos significados, por un lado, como objetivaciones –ya que como mencionamos en otra ocasión los significados también pueden encontrarse objetivados– y, por el otro, de la manera cómo el sujeto da significado en la situación concreta que vive.

En principio el campo articulador de relaciones sociales que tomamos es el del trabajo. Esto por dos razones principales. Por un lado, desde la teoría, la Teoría Social en general, y los desarrollos de Marx en particular, ubican al trabajo como articulador social primordial. Por otro lado, por las características empíricas de nuestro estudio. Nuestro objeto son trabajadores –los taxistas– y que se pretende estudiar su identidad vinculada al trabajo y que la acción colectiva también estaría vinculada a esa identidad y a la actividad laboral. En este sentido, los otros campos de relaciones sociales no se consideran menos importantes, pero por las características de la investigación se los ve en su vínculo con el campo de relaciones sociales de trabajo y su influencia en la conformación de la identidad.

Presentamos a continuación los campos de relaciones sociales escogidos y los conceptos ordenadores de los que partimos para realizar nuestra investigación. Hacia el final de cada apartado, luego de explicitar los conceptos, resumimos en cuadros los conceptos ordenadores reelaborados, las dimensiones y subdimensiones de análisis. Siguiendo la propuesta teórico metodológica desarrollada en el Capítulo anterior, los conceptos son analizados en su dimensión objetiva y subjetiva.

3.2 Campo de relaciones sociales "Trabajo"

Las primeras aproximaciones al estudio del proceso de trabajo[15] se realizaron desde Francia e Inglaterra –sumándole los aportes de Harry Braverman– con perspectivas diferentes. Para comprender qué entendemos por proceso de trabajo, recurrimos a la noción clásica de Marx que lo concibe como:

> la actividad racional encaminada a la producción de valores de uso, la asimilación de las materias naturales al servicio de las necesidades humanas, la condición general del intercambio de materias entre la naturaleza y el hombre, la condición natural eterna de la vida humana, y por tanto, independiente de las formas y modalidades de esta vida y común a todas las formas sociales por igual (2009, p. 136).

Así, el proceso de trabajo entendido de esta manera amplia, no se circunscribe a las formas específicas que luego el mismo Marx desarrolla en extenso, es decir, al propio de la producción capitalista donde el proceso de trabajo es entendido como "*proceso de consumo de la fuerza de trabajo por el capitalista*" [cursivas en original] (p. 137) o en términos de Richard Edwards (1983a), donde los empleadores ponen en funcionamiento las materias primas, fuerza de trabajo, maquinaria y demás mercancías necesarias para la producción, sino que permite acercarse a cualquier forma de trabajo en distintos momentos socio-históricos.

El inicio del debate sobre el proceso de trabajo puede atribuirse a la Sociología del Trabajo francesa –en especial a su fundador, George Friedmann– que pretendió dar una respuesta crítica a la Administración Científica del Trabajo[16] y a los aportes de la Escuela

[15] Aun cuando las referencias anteriores corresponden a reflexiones sobre el trabajo en la producción, con ellos podemos por extensión pensar el trabajo en los servicios. En nuestro caso de estudio, el proceso de trabajo se referirá a aquella actividad enfocada a la prestación de un servicio –el del transporte en taxi–; donde no se utilizan de manera directa las materias provistas por la naturaleza, ya que en la prestación del servicio no se transforma una materia prima para convertirla en un bien físico; pero sí son necesarios determinados medios de trabajo o insumos para su desarrollo –como el vehículo o la gasolina; y donde las relaciones sociales presentes pueden o no ser la de capitalista–trabajador asalariado.

[16] Centralmente la Organización Científica del Trabajo, que luego se llamó Taylorismo, consistía en la aplicación de técnicas científicas para controlar y medir el trabajo con el fin de eliminar la ineficiencia. El estudio científico debía enfocarse a la búsqueda del *one best way* –lograr realizar una tarea en el menor tiempo posible y eliminar los tiempos muertos– y la apropiación del conocimiento de la fuerza de trabajo

de las Relaciones Humanas[17]. Su eje temático fue desde sus orígenes la relación entre el trabajo y la técnica, y desde la década de 1950, los efectos del progreso técnico sobre la calificación (Carrillo e Iranzo, 2000). Para Friedmann (1997), la mecanización y la racionalización hacen que el obrero pierda el oficio calificado, el orgullo y el prestigio asociados a él, aparece un aspecto positivo para los trabajadores: en tanto la semana laboral disminuiría, el centro de sus vidas pasaría del trabajo al no trabajo, aumentando en aquéllas el peso de la recreación (Friedmann, 1997). Sus seguidores también adoptan, en general, una postura optimista respecto del progreso técnico. Pierre Naville tuvo como propósito marcar las condiciones para una auténtica desalienación de la humanidad. A pesar de que la evidencia empírica demostraba lo contrario, sostenía que la automatización estaba conduciendo a las sociedades hacia una sociedad mundial integrada. Serge Mallet procuró explicar que aquellos trabajadores vinculados a los procesos tecnológicos más avanzados serían capaces de articular alienaciones e imaginar formas superiores de desarrollo. El enriquecimiento de sus tareas les brindaría mayor autonomía y recuperarían el control perdido durante la fase anterior de mecanización del trabajo (Rose, 1979).

En síntesis, estos estudios pioneros sobre el proceso de trabajo giraron en torno del análisis del progreso técnico y su posible eficacia para el progreso social. En este sentido, durante las décadas de 1950 y 1960 primaron las posturas optimistas al respecto.

Pero en la década de 1970, aparecen posturas críticas, donde la técnica no es vista como progreso, sino como instrumento de control de la fuerza de trabajo. A estas posturas nos referimos en el apartado siguiente.

(Thompson, 1989). El fordismo luego incorporaría la cadena de montaje y la ampliación del mercado de consumo como mecanismos para superar los problemas de productividad.

[17] Ante la constatación de bajo las formas de organización del trabajo taylorista y fordista existían problemas de productividad, se desarrollan una serie de estudios que van a relacionar variables físicas con el comportamiento de los individuos. A pesar de que se supuso que las mejoras en las condiciones físicas, motivarían a los trabajadores a mejorar su performance en la producción, esto no se constató. A partir de estos estudios nace la Escuela de Relaciones Humanas, la cual considera que las motivaciones son de carácter social y que por lo general se encuentran restringidas por las condiciones de trabajo (Thompson, 1989). Pero sólo interesa el entorno del trabajador, no así los fundamentos del proceso de trabajo. Por lo tanto, al no prestar atención a este eje fundamental la forma de organización se mantiene y no se aleja en esa categoría de las propuestas tayloristas y fordistas.

El control

La problemática del control resulta de vital importancia en el análisis del proceso de trabajo en tanto es a través de él que los empleadores logran que la fuerza de materialice la producción. Más allá de que pueda motivarlo una pretensión de poder, el sólo hecho de la obtención de beneficios es razón suficiente para su ejercicio (Edwards, 1983a). Pero además el control refleja el conflicto, las relaciones de poder y las resistencias de los trabajadores en el proceso de trabajo.

Los aportes de Braverman (1974) sobre el control han sido fundamentales, no sólo en sí mismos, sino por la discusión que suscitaron y permitieron profundizar su estudio. Sus argumentos surgen en contra de la Sociología del Trabajo francesa que venía resaltando los efectos positivos del progreso técnico sobre la calificación. Pero Braverman no fue el único que criticaría esas posturas, sino que también desde Francia Freyssenet y Gorz, o desde Inglaterra, Edwards, Richard Hyman y el Brighton Labour Process Group, también se pronunciarían en el mismo sentido, aunque con perspectivas diferentes.

Braverman parte de Marx para reflexionar sobre la Administración Científica del Trabajo de Taylor. Con la Organización Científica de Taylor, al simplificarse las prácticas organizativas, se habilita la entrada de obreros no calificados a la industria, mientras que se traspasa a los técnicos la necesidad de conocimiento, dándose de este modo un proceso de expropiación del saber obrero. Por otro lado, la calificación obrera traducida en reglas y leyes es la base de la ciencia de la administración. En el Fordismo se reduce aún más la autonomía de los trabajadores al asignar a las máquinas el saber sistemático. En efecto, para satisfacer las necesidades de control institucionalizado, se debió diseñar una estructura organizativa, de una manera más sistemática y consciente (Edwards, 1983b). Pero, desde la perspectiva de Braverman, la expropiación del saber obrero llevó a una contradicción al Taylorismo-Fordismo porque “el desconocimiento casi absoluto del proceso productivo por parte de los trabajadores, de la planeación y funcionamiento global del proceso productivo les limitaría su iniciativa y creatividad, al tiempo que la estricta división del trabajo les disminuiría su potencial versatilidad” (1974, p. 182).

De este modo, detrás de la descalificación y el control subyace la discusión sobre el poder. La división del trabajo en el taller, que es típica del modelo de producción capitalista, tiene un efecto destructivo de las capacidades humanas. La división del trabajo manufacturero destruye la ocupación y se convierte al obrero en incapaz de realizar ningún proceso de producción de manera completa, es decir, subdivide a los humanos. Por lo tanto, la estrategia empresaria de control descansa en la separación de concepción y ejecución, por lo cual, las calificaciones son inevitablemente fragmentadas y rutinizadas. Estas afirmaciones se refieren a los obreros en el taller, pero Braverman reconoce que el mismo proceso se da para otros trabajadores, como los de cuello blanco.

Esta tesis de la descalificación recibe numerosas críticas, de las que sólo mencionaremos las que se vinculan de manera directa con el control en el proceso de trabajo. En primer lugar, la consideración de que la homologación de clase –el proletariado– y la degradación del trabajo son consideradas las causas de la formación de clase. En este marco, no se explica la relación entre cambios en el proceso de trabajo y la formación de clase, por un lado, y la acción, por el otro. En segundo lugar, la asunción de que el proceso de degradación dé cuenta del paso de la subsunción formal a la real del trabajo, muestra un determinismo tecnológico en la conformación del trabajo, niega la resistencia obrera y expresa una excesiva generalización. En tercer lugar, no considera que puedan existir opciones de elección por parte de los trabajadores, aun cuando los límites de los espacios de escogimiento sean más estrechos que los que existían previamente. Por último, en los procesos de descalificación, no sólo influyen las estrategias empresarias, sino que también influyen procesos políticos y económicos más allá de la planta (Thompson, 1989). Las críticas giran en general en torno al determinismo tecnológico y el enfoque en el nivel del lugar de trabajo, olvidando que otros elementos pueden influir en el control y la descalificación. En general, podemos acordar con estas posturas, ya que a lo largo de su obra el papel de la tecnología, la ciencia y la administración en el lugar de trabajo resultan fundamentales. No obstante ello, queremos resaltar una frase de Braverman que rescata el rol de los trabajadores en el proceso de trabajo:

> lo que compra [el capitalista] es infinito *en potencia* [la fuerza de trabajo], pero su *realización* [el trabajo] está limitada por el estado subjetivo de los trabajadores, por su historia anterior, por las conductas sociales generales en las que trabajan, así como por las

> circunstancias concretas de la empresa y el entorno técnico en el que se desenvuelve su trabajo [cursivas en original] (1974: 74-75).

En ese mismo sentido, el estudio realizado por el Grupo Brighton en el año 1977, y que es citado por Paul Thompson, agrega la necesidad de tener en cuenta tanto los efectos específicos de las diferentes fases del proceso de acumulación, como la resistencia obrera, ya que son factores que median en los cambios en el proceso de trabajo.

Pero más allá de las críticas consideramos oportuno rescatar que Braverman aborda un punto que había sido descuidado por los estudios franceses del proceso de trabajo y es central para su comprensión: el control. Esta dimensión es esencial para entender la adaptación y resistencias de los trabajadores a sus trabajos y el conflicto que se desarrolla en el espacio laboral. Por otro lado, cabe destacar la incorporación de la variable del poder: en la sociedad existe desigualdad en las relaciones de poder y éstas implican que el trabajador no elige libremente trabajar, lo que permite a los capitalistas establecer determinadas condiciones de trabajo. Los dos conceptos, control y poder son fundamentales porque, según las argumentaciones del autor, lo que está en juego es quién toma las decisiones en el proceso de trabajo. Desde su óptica, control y poder se basan en el saber hacer, por lo que el proceso de descalificación lo que hace es quitar a los trabajadores la posibilidad de ser quienes lo detenten.

Como decíamos, las postulaciones de Braverman se vieron enriquecidas a partir del debate que suscitaron sus ideas. Michael Burawoy (1989) fue quien criticó la falta de consideración de aspectos subjetivos de los trabajadores y profundiza en un aspecto importante: en el lugar de producción no sólo opera la coacción, sino también el consentimiento aunque éste no signifique legitimidad. Esta última es la materialización de actitudes subjetivas, mientras que el primero se plasma en –y a la vez es producto de– la organización de las actividades. Entonces, esa organización otorga posibilidades de elección a los sujetos, los que al elegir, están brindando su consentimiento. Además, en tanto el control se realiza sobre personas con intereses y necesidades particulares, que mantienen a pesar de aquél un margen de poder que les permite oponerse a ser tratadas como mercancías (Edwards, 1983a), pueden surgir formas de resistencia.

Es decir, el control del capitalista encuentra sus límites en las acciones que realizan los trabajadores. Los trabajadores manipulan las relaciones externas para aumentar su margen de control sobre el trabajo; aun cuando los juegos no se establezcan de manera autónoma ni se basa en un consenso previo de valores, sino entre luchas y negociaciones con la dirección, y el consentimiento se basa en el juego y también se crea en él (Burawoy, 1989). De aquí, que el conflicto aparece como inherente a las relaciones de trabajo, que según Edwards (1983a) se produce porque los intereses de unos y otros no son coincidentes. Pero Burawoy lo ve de una manera diferente: el juego no elimina el conflicto en el lugar de trabajo. Por el contrario, le otorga características especiales: "el conflicto entre dirección y trabajadores se transforma en competencia y en luchas dentro propio grupo" (1989, p. 93). Es decir, el conflicto capital-trabajo se desplaza a un conflicto entre trabajadores a través de la competencia.

Por su parte, Edwards hace aportes importantes que complejizan la problemática del control. El control burocrático define la organización de los puestos de trabajo, con lo que el control ya no pasa sólo por el ejercicio de la coacción directa sobre el trabajador, sino que adquiere con un contenido diferente ya que pasa por "definiciones formalizadas para dirigir las tareas de trabajo y un poder institucionalizado para imponer su cumplimiento" (1983b: 406), a través de tres mecanismos: el establecimiento de normas laborales; animar a los trabajadores a que realicen sus tareas según el espíritu de los criterios laborales; y con incentivos para que el trabajador se identifique con la empresa, a través de la internalización de sus objetivos y valores.

Más allá de las distintas estrategias de los empresarios para ejercer el control, el conflicto está siempre latente por los intereses encontrados entre capitalistas y trabajadores y, también, entre estos últimos. Se puede expresar en el lugar de trabajo, pero se encuentra relacionado con el contexto económico, social e histórico particular en que se desarrolla. Por tanto, éste influye también en el proceso de trabajo. Además siempre existe un espacio de control y resistencia por parte de los trabajadores. Como dice Hyman, existe "una frontera invisible de control que reduce algunos de los poderes formales del empresario: una frontera que se define y redefine a través de un proceso de *continuo* de presión y reacción, conflicto y adaptación, lucha abierta y tácita" [cursivas en original] (1981, p. 36).

De lo dicho hasta aquí sobre el control podemos extraer algunas afirmaciones para elaborar el concepto ordenador “control” para nuestro estudio.

- El control puede ser motivado por el deseo de obtener una ganancia sin que necesariamente exista una ambición de poder per se.

- Ante la necesidad de control pueden surgir estructuras, tales como reglas y leyes (y podemos agregar nosotros, organizaciones) que lo institucionalizan. Además, el establecimiento de ciertos valores asociados al correcto ejercicio del trabajo y los incentivos para su desarrollo, son también formas de control. Es decir, éste no se limita al control directo o la coacción.

- La descalificación de los trabajadores favorece el control del proceso de trabajo por parte de los capitalistas (o por las autoridades públicas o algunas dirigencias de organizaciones).

- Son de relevancia las resistencias que ejercen los trabajadores, ya que éstas influyen sobre el propio control. El juego de “arreglárselas” da cuenta de una forma de resistencia que es posible encontrar en diversos ámbitos de trabajo. Es decir, a pesar de éste, existe un espacio de posibilidades de acción para los sujetos.

- Detrás del control, existe un conflicto latente que puede o no llegar a exteriorizarse, pero que es propio a las relaciones de trabajo, donde los sujetos tienen intereses no coincidentes. Pero el conflicto en el trabajo, puede no darse sólo entre capital–trabajo, sino también entre los trabajadores (o con otros sujetos vinculados al proceso productivo, como la autoridad pública, los clientes o con otras personas que sin ser trabajadores comparten el espacio de trabajo –en nuestro caso de estudio, otros conductores de vehículos, policías, transeúntes, entre otros).

- Influyen en el control estructuras de un nivel diferente del lugar de trabajo, como las de la economía, la política y la cultura.

Por último, es preciso aclarar que en nuestro caso de estudio, el análisis del control no va ligado de manera tan íntima con el avance tecnológico o de organización empresaria como en los estudios citados. Si bien la tecnología puede influir en alguna medida, es posible que sean otras los fundamentos de la necesidad de control. Éste puede constituirse

entre las múltiples relaciones que se generan entre los distintos sujetos que interactúan con el taxista. Pero además es importante tener en cuenta que el espacio donde se desarrollan las actividades laborales, la ciudad, también influye en el control del trabajo de los conductores de taxis.

Es posible pensar en algunas dimensiones del control para el caso de estudio. Las formas de control serán diferentes según el tipo de servicio de taxi que se preste. La figura estatal juega un rol primordial en el control del trabajo de los taxistas. Las organizaciones pueden ejercer control sobre algunas materias como la calidad del servicio, la pulcritud que deben reflejar el coche y el operador, pueden también inculcar en los operadores ciertos valores e incentivos para que presten el servicio de una manera determinada. Por otro lado, en el caso de los taxis rentados aparecerá la figura del propietario del medio de producción que también ejerce algún tipo de control sobre el chofer.

Teniendo en cuenta la multiplicidad de actores involucrados en el proceso de trabajo en el taxi, el poder para ejercer control puede estar divido entre ellos respecto de las distintas materias sobre las que se aplica. Es decir, el poder y el control no son generales y no están en manos de un solo actor, sino que se distribuye de maneras diversas. Esto implica que las resistencias y posibles luchas que ejerzan los sujetos sometidos al control también son diversos y pueden revestir exteriorizaciones diferentes según hacia quien se dirijan y la materia que está siendo controlada.

En síntesis, los estudios sobre el control se enfocaron en el trabajo asalariado y resaltaron cómo la separación de la concepción y la ejecución del trabajo ampliaban los márgenes de control del capitalista. En nuestro caso de estudio, debemos preguntarnos cómo opera el control, quién lo ejerce, bajo qué mecanismos y estrategias se desarrolla. Esta aseveración implica que no pensamos al trabajo no asalariado como totalmente autónomo e independiente, a pesar de que es posible que se encuentren márgenes de libertad mayor que en un empleo asalariado.

Al control, al poder y al conflicto, se encuentran vinculadas las regulaciones de manera inmediata y mediata con el trabajo. Como dice Ludger Pries, "mientras que los hombres convivan y cooperen en cierto nivel de división del trabajo, de alguna manera tendrán que regularse socialmente las tareas y recompensas, los derechos y los deberes individuales" (2002, p. 17). Esas reglas pueden ser formales, fruto de negociaciones entre los actores o impuestas por alguno de ellos. Pero también pueden ser informales, es decir, provenientes de las prácticas cotidianas, o también ser negociadas o impuestas, aunque sin llegar a materializarse, en otros términos, formalizarse.

A partir del reconocimiento por parte de los actores de sus intereses divergentes, y por ellos, del conflicto presente en la relación capital–trabajo, se fueron desarrollando una serie de institutos para regular la relación laboral en el nivel individual y en el colectivo. Por un lado, el Estado reconociendo la situación de conflicto explícito o potencial, regula por medio de la adhesión a Convenios Internacionales, las Constituciones nacionales, las leyes laborales, decretos y jurisprudencia. Sin embargo, aun cuando esas normas las instituyen los diversos poderes estatales, el reconocimiento institucional probablemente no se hubiese dado sin disputas previas entre trabajadores y capitalistas. Pero además, la negociación colectiva, donde se enfrentan empleadores y trabajadores, se ha instaurado como la reguladora de las relaciones laborales por excelencia.

Estos temas han sido abordados por los estudios sobre las Relaciones Laborales, las Relaciones Profesionales, las Relaciones de Trabajo y las Relaciones Industriales. A pesar de las diferencias de nominación, contenidos e intereses particulares, todas tienen en común su objeto de estudio, las relaciones y regulaciones en el trabajo. En ese sentido, nos basamos en la propuesta de Gérard Dion (1986), quien asimila a todas las nominaciones y ofrece una definición clara sobre éstas: son el conjunto de relaciones económicas y sociales, individuales y colectivas, formales e informales, estructuradas y no estructuradas, que nacen y se establecen en ocasión de trabajo (con miras a la producción de bienes y servicios) en un establecimiento, una empresa, una rama y toda la economía entre los trabajadores y los empleadores, las organizaciones que los representan y el Estado, todo

ello en función de las situaciones, de las necesidades y de los objetivos perseguidos por cada uno, individual o colectivamente, así como los derechos reconocidos a cada uno por la costumbre o la legislación. Esta definición, más allá de la restricción de las mismas a las relaciones asalariadas y de que considera a las relaciones económicas como separadas y diferentes de las sociales, nos permite extraer algunos conceptos importantes a tener en cuenta para el estudio de las relaciones de trabajo en general, y de las regulaciones en particular. Primero, las relaciones de trabajo pueden ser tanto formales como informales. Segundo, pueden darse en un nivel micro (la empresa), meso (la rama o actividad) o macro (la economía). Tercero, los actores intervinientes, que tienen sus fines y necesidades particulares, son los trabajadores y sus organizaciones, los empresarios y sus organizaciones, y el Estado. Por lo tanto, las relaciones pueden ser individuales o colectivas. Y cuarto, las relaciones se rigen por medio de regulaciones que pueden ser formales o informales, como mencionábamos.

Todas estas particularidades pueden pensarse para otras configuraciones de trabajo más allá de las formas de trabajo asalariadas. Es decir, en tanto las relaciones se producen en ocasión de trabajo para la producción de bienes y servicios, éstas pueden darse no sólo entre trabajadores y empleadores, sino también entre otros como entre familiares, entre trabajadores, entre trabajador y autoridad pública, entre trabajador y organizaciones, entre el trabajador y otro actor propietario de los medios de producción, pero que no necesariamente organiza el trabajo. Esas relaciones también conllevan regulaciones, ya sean formales o informales, pero que pueden no tratarse de las laborales clásicas, ya que éstas no dan cuenta más que de parte de las configuraciones de trabajo presentes.

Como mencionamos, la preocupación por las regulaciones ha estado presente en la mayoría de las corrientes que se han abocado al estudio de las relaciones de trabajo[18]. Así, desde la perspectiva sistémica, John Dunlop (1958), al explicar los sistemas de relaciones industriales, otorga un papel fundamental a la red de normas –legales o convencionales–,

[18] Una excepción puede encontrarse, por ejemplo, en las propuestas –pero no en las primeras– de Alton Craig (1983) para el estudio de los sistemas de relaciones industriales con un enfoque cibernético. Este autor en lugar de enfocarse en las normas, opta por centralizar a los objetivos del sistema y los mecanismos o procedimientos que dan dinamismo al sistema. Otro caso, es el del enfoque del *Strategic Choice*, que se concentra en las estrategias adoptadas por los actores para cubrir sus intereses y no tanto en las reglas que rigen las relaciones (Kochan, McKersie, & Capelli, 2002).

que son las encargadas de gobernar y armonizar –dentro del sistema– las interacciones entre los tres actores clásicos (trabajador, empleador, Estado), tanto en el lugar como en la comunidad de trabajo. Decíamos que le otorga un papel fundamental en su teoría. Esto porque esa red de normas es la encargada de mantener el equilibrio del sistema. Las críticas que ha recibido su perspectiva son numerosas, entre ellas, la mirada estructural-funcionalista del sistema, la inobservancia de los comportamientos de los actores y, sobre todo, el conservadurismo social presente al mostrar la importancia del equilibrio y la armonía, dejando de lado el conflicto y las contradicciones (Cedrola, 2003; Geare, 1977; Hyman, 1981). Sus aportes fundamentales fueron la consideración de que las regulaciones se ven influenciadas por otras variables, como los actores –incluyendo aspectos de su personalidad–, los contextos tecnológico, económico, político, la ideología del sistema. En el mismo sentido, siempre dentro de la perspectiva de los sistemas, Singh propone estudiar los procesos de definición de las reglas, de modo que al consenso, se le suma la posibilidad de existir conflicto (Cedrola, 2003; Urquijo García, 2000).

Desde una perspectiva diferente, el enfoque pluralista –desarrollado por la denominada Escuela de Oxford– también coloca en el centro de sus estudios la reglamentación del trabajo, aunque a diferencia de los sistémicos reconocen que existen intereses encontrados en la sociedad y, por lo tanto, las relaciones industriales son por naturaleza conflictivas. Allan Flanders (2002), uno de los más reconocidos estudiosos en esta corriente, resume a las relaciones industriales al estudio de las instituciones que regulan al trabajo (trabajo en el sentido de *job* en inglés). En ese marco, concibe a las regulaciones, procedimentales o substantivas, como voluntaristas: los actores comprometidos, negocian las normas. Por ello, sus estudios muestran un interés particular por la negociación colectiva y además, en el caso de Hugg Clegg (1975), por ella y los sindicatos. Pero este último incorpora además dimensiones informales de la regulación que antes habían sido descuidadas. Justamente, esta Escuela fue criticada por su fuerte énfasis en las normas. Por un lado, por considerarlas como fuente de estabilidad y contención del conflicto y, por el otro, porque al centrarse en ellas, descuidó otros temas como el control del trabajo (Köhler y Artilles, 2005).

Los estudios institucionalistas sobre las relaciones de trabajo, desarrollados por la Escuela de Wisconsin, se enfocaron también en las regulaciones, pero en este caso

indagadas en el marco de las instituciones y su funcionamiento. El iniciador de las investigaciones en esta línea, John Commons (2006), entiende a las reglas como leyes, costumbres, prácticas, hábitos, precedentes o métodos de trabajo. Es decir, a las formales y a las informales. Todas ellas les indican a los individuos qué deben o no hacer, lo que pueden o no realizar y lo que podrían efectuar (los deberes, derechos, prohibiciones y libertades). Sin embargo, las investigaciones realizadas por esta escuela fueron criticadas por no desarrollar un cuerpo analítico o teórico, sino más bien que lo que presentan es un enfoque descriptivo (Bain & Clegg, 1974; Cedrola, 2003; Köhler y Artilles, 2005).

Hyman, por su parte, desde una perspectiva marxista, ofrece una visión diferente. Si bien cree que los aportes realizados por los enfoques sistémicos y pluralistas fueron importantes, cree que el pensar al objeto de estudio "*exclusivamente* en término de normas es demasiado restrictivo" (1981, p. 21). A partir de esa crítica surge uno de los aportes más importante del autor: el considerar los procesos a través de los cuales se generan los desacuerdos y conflictos, y no ceñir el estudio a cómo se contiene y controla un conflicto. Es decir, analizar las causas y naturaleza de los conflictos y no simplemente las normas que los canalizan. Propone entonces estudiar los procesos de control que incluyen a las reglamentaciones como caso particular, pero que no se reducen a ellas en el contexto particular en que se desarrollan. Pero su obra de también recibió críticas justamente en el mismo sentido que las que se suelen hacer a las perspectivas sistémicas: "su carácter demasiado abstracto y esquemático" (Köhler y Artilles, 2005, p. 136).

Del repaso de las principales corrientes sobre el estudio de las relaciones de trabajo en general, y de las regulaciones en particular pueden extraerse una serie de dimensiones a tener en cuenta al momento de analizar las regulaciones en el trabajo.

En primer lugar, los temas y objetos de conflicto que serán de alguna manera regulados (en general, los salarios y otras prestaciones dinerarias, las formas de contratación, el control y las condiciones de trabajo, a las que nos referimos en detalle en un apartado posterior). Los contenidos no son arbitrarios, sino que muestran los intereses y necesidades de los actores. Pero no de la manera en qué cada uno las concibe, sino a partir de la acción de los implicados en el proceso de lucha por la instalación del tema. Ese proceso de disputa dará por resultado características particulares al contenido a regular. Sin

embargo, aun cuando los actores estuvieran interesados y dispuestos a regular alguna materia, no siempre esto es posible. En efecto, las acciones voluntarias están influenciadas y limitadas por el contexto económico, político y social en el que se desarrollan. Por ejemplo, las necesidades responden a contextos particulares y a momentos específicos. Pero además, en muchas ocasiones, el producto de una negociación no puede violar el interés general o público (Rial, 2004). Pero no sólo importa el tema regulado en sí mismo, sino cómo llega el contenido a ser regulado. Es decir, cómo se convierte en una cuestión conflictiva que merece ser de alguna forma regulada y por qué es un asunto en disputa.

En segundo lugar, las regulaciones no se dan de manera abstracta. Se realizan en un tiempo y espacio determinado y no se dan de una vez y para siempre. Los intereses encontrados, las necesidades y los distintos actores que pudieran oficiar como contrapartes pueden variar y esto llevar a cambios en las reglamentaciones, a desestimar algunas o crear otras nuevas. Por lo tanto, es importante tener en cuenta el momento en que se generan, el por qué de las mismas, el proceso mediante el cual se imponen y sobre quién se regula. De aquí la relevancia de identificar a los actores que participan directamente de la construcción de la regulación, como de su ámbito personal de aplicación. Algunas de las corrientes teóricas que hemos mencionado, en especial las sistémicas, se han enfocado sobre todo al estudio de la negociación colectiva, en desmedro del papel del Estado en la regulación. No obstante ello, otras corrientes sí lo han resaltado, como los “Nuevos Estudios Laborales” en América Latina, región donde este actor cumple un papel privilegiado en las relaciones de trabajo.

En tercer lugar, los tipos de regulaciones son múltiples y pueden ser tanto formales como informales. Pero además, pueden tener niveles de aplicación diversos. Por ejemplo, desde una materia regulada en la Constitución Nacional que incumbe a todos los ciudadanos, pasando por un Convenio Colectivo que se aplica a trabajadores y empleadores de una rama de actividad, como un acuerdo en el lugar de trabajo que regula a los actores que allí se desempeñan.

En cuarto lugar, detrás de toda regulación existe conflicto manifiesto o latente entre partes, que es lo que origina la necesidad de alguna regla. Por ello, las regulaciones

cristalizan disputas y su resultado puede mostrar el poder de los actores, asumiendo que en la lucha no todos se encuentran en igualdad de poder,

Estas dimensiones deben analizarse en el marco de los particulares modelos políticos (Lucena, 1999), económicos, sociales y culturales y momento histórico, pero no sólo el del momento en que se desarrollan, sino también anterior, en tanto todos ellos influyen en las formas en que, por un lado, adoptan, se transforman y se diluyen, y por el otro, en que se cumplen las regulaciones.

Las reglas pueden ser entendidas como estructuras que constriñen la acción de los actores. Pero a su vez, son producidas, redefinidas y recreadas por ellos en su práctica diaria, sin perder de vista que, como sostiene Burawoy (1989), son formas de dominación y como tales espacios de pugna entre los detentores de intereses opuestos.

Por otro lado, las regulaciones vigentes en ocasiones no permiten dar respuesta a determinadas situaciones, por lo cual se hace necesario que los actores generen sus reglas. Es posible que las mismas tengan la característica de ser informales, lo que no impide que luego se institucionalicen. Esto es de especial importancia porque el proceso en que se construyen y en que se institucionalizan permite recuperar el conflicto, las disputas y las relaciones de poder entre los actores involucrados. Esos momentos de lucha pueden ser espacios propicios para que los individuos se junten, realcen sus intereses comunes y realicen una acción colectiva en pos de sus objetivos. En ese juego es posible que se constituyan o reafirmen identidades, que se destruyan antiguas, para conforman otras nuevas, a la vez que se puedan constituir sujetos colectivos.

Respecto de las regulaciones, en caso de existir la relación entre trabajador y empleador pueden aplicarse las utilizadas de manera tradicional para las relaciones de trabajo asalariadas. En general, las normas laborales tienden a proteger tanto a empleadores como a trabajadores o a organizar sus relaciones (Clerc, 1991) en el nivel individual y en el colectivo. Sin embargo, en el taxi predominan otras formas de relación de trabajo como el trabajo por cuentapropia, el familiar, el arrendamiento del vehículo. Para el estudio de estos otros casos, es entonces oportuno el uso de los conceptos propuestos por de la Garza Toledo “regulación, deberes y derechos de los implicados, los estables y los contingentes, los formales y los informales, las negociaciones, la formación de organizaciones de los

empleados, de trabajadores propietarios, de empleadores, de usuarios, de miembros de la familia, de habitantes de la ciudad" y " la posibilidad de regulación del proceso de trabajo, del producto, del mercado de trabajo, de las prestaciones, de pensiones, del derecho a la organización colectiva y a la acción o a la demanda" (2010, p. 123). Siguiendo esta propuesta, en nuestro estudio abordaremos:

- Regulaciones formales que definen las condiciones y requisitos para el ejercicio de la actividad, las habilitaciones necesarias, las reglas de vialidad, las tarifas, las licencias, restricciones a la circulación de determinados vehículos, normas internas de las organizaciones.

- Regulaciones no escritas que influyen en el ejercicio laboral, como por ejemplo los espacios donde cada conductor puede trabajar y los que no, la dinámica del pasaje, los acuerdos entre arrendadores de vehículos y sus choferes.

- Los derechos y deberes que pueden tener los conductores que normalmente no se rigen por el código laboral, sino por la Ley de Transporte y Vialidad del Distrito Federal, el Reglamento de Transporte del Distrito Federal, el Reglamento de Tránsito Metropolitano y por los "usos y costumbres".

- La constitución de colectivos de trabajadores que usualmente no siguen a la forma típica sindical, sino la de asociación civil, sociedad civil, sociedades mercantiles y en ocasiones, con rasgos de movimiento social;

- La identidad de los taxistas puesta en el juego de la definición de las reglas, su interpretación y su aplicación o resistencia.

- El reconocimiento formal e informal de los actores y las formas de negociación entre ellos de manera individual o colectiva.

- La relación entre las regulaciones y, por un lado, con el proceso de trabajo, la construcción social de la ocupación y las condiciones de trabajo, así como la influencia sobre ellas y sobre el sentido que le otorgan los actores; y, por el otro, con los otros campos como el de la organización, la familia, el tiempo libre y el espacio urbano.

La Construcción Social de la Ocupación

Otro tema bordado en los estudios laborales es el de los mercados de trabajo. Si bien desde la Sociología no ha tenido un desarrollo ni discusión –teóricos al menos– tan extenso como sobre el proceso de trabajo o las regulaciones, desde distintas perspectivas económicas se han hecho aportes importantes en este campo. En ese sentido, recuperamos a continuación los principales postulados provenientes, pero también de enfoques sociológicos que se han abocado a su estudio. Previo a esta tarea queremos explicitar qué entendemos por mercado de trabajo.

El concepto de mercado de trabajo puede hacer referencia a distintos temas como áreas geográficas, grupos ocupacionales o industriales, grupos de trabajadores definidos por características étnicas, raciales, de sexo y niveles educativos y de habilidades. De manera general se lo puede entender como los espacios en que los trabajadores intercambian su fuerza de trabajo por salarios, estatus y otras retribuciones laborales. De allí que refiere a instituciones y prácticas que gobiernan la compra, venta y precio de los servicios laborales (los mecanismos mediante los cuales los trabajadores son distribuidos entre trabajos y las reglas que rigen el empleo, movilidad, formación y entrenamiento y la distribución de salarios y otras retribuciones) (Kalleberg & Sorensen, 1979). Podemos entenderlo entonces de manera sintética como “los mecanismos e instituciones específicas a través de las cuales se lleva a cabo la compraventa de fuerza de trabajo” (Edwards, 1983b, p. 398).

A pesar de que entendemos de esta manera al mercado de trabajo, no todas las perspectivas teóricas lo conciben de igual manera, algunas se enfocan hacia alguna dimensión y dejan de lados otras. Pero además debemos advertir que no todas las formulaciones hacen alusión de manera explícita al mercado de trabajo. Algunas no lo mencionan como tal, pero sí se ocupan en temáticas que usualmente son consideradas propias del aquél. Otras, ofrecen conceptos o desarrollos explicativos cuya utilización nos permite profundizar cuestiones abordadas por otros autores. En este sentido, es que se conjugan a continuación diferentes teorías y análisis que no responden a una misma disciplina o corriente teórica. Habiendo hecho estas aclaraciones, entramos a continuación en la problemática del mercado de trabajo.

Ideas respecto del mercado de trabajo pueden encontrarse en los clásicos de la Economía y la Sociología. Adam Smith (2006) explicó las fuerzas que operan en la determinación de la remuneración del trabajo en mercados de trabajo competitivos, es decir, a la oferta y a la demanda de trabajo. Éstas operan en un libre juego y en su punto de equilibrio se determina el precio del trabajo, denominado salario. Además aclaró que no todos los trabajos se pagan de igual manera, ya que en la fijación del precio inciden elementos subjetivos. En tanto éstos no son fácilmente medibles, entran en juego las apreciaciones que sobre ellas tienen los actores, en especial de los empleadores. Pero también influyen otras circunstancias: la facilidad o dificultad de la tarea y la calificación; la estabilidad o intermitencia en el empleo; la confianza brindada por el empleador hacia los trabajadores; la probabilidad o no de éxito en la profesión. De aquí surgen algunos de las principales dimensiones analizadas en los estudios sobre mercados de trabajo: oferta, demanda, salarios, compensaciones adicionales y movilidad.

Por su parte, Marx también concibe que en las sociedades capitalistas el trabajo se compra y vende el mercado, pero desde su óptica, la oferta y la demanda sólo regulan las fluctuaciones temporales de los precios del mercado. Es decir, explican por qué se incrementa o decrece el valor en un momento determinado, pero no al valor en sí mismo, que según el autor se define "por la *cantidad* de 'sustancia creadora de valor', es decir, de trabajo, que encierra. Y, a su vez, la cantidad de trabajo que encierra se mide por el *tiempo de* su *duración*" [cursivas en original] (2009, p. 6). Pero además influyen otros factores en la determinación de los salarios. El avance técnico, con el empleo de maquinarias que no precisan de esfuerzo físico, permite el empleo de mano de obra femenina e infantil, con lo que al aumentar la oferta de trabajo, pueden pagarse salarios menores. Por otro lado, la división social del trabajo y la especialización implican que existan trabajos a realizar con características diferentes y, con ello, que deban existir diferenciales salariales. Pero además reconoce un ejército industrial de reserva de trabajo o población excedentaria relativa que influye en la oferta, de manera tal que "durante los períodos de estancamiento y prosperidad media, el ejército industrial de reserva ejerce presión sobre el ejército obrero en activo, y durante las épocas de superproducción y paroxismo pone un freno en sus exigencias" (p. 541). El autor agrega entonces conceptos importantes al estudio: en la

definición de los salarios, importan el tiempo de trabajo, la oferta de trabajo disponible, el nivel tecnológico; el mercado no es de competencia perfecta; el desempleo no es sólo friccional y la disponibilidad excesiva de mano de obra tiende a reducir los salarios de los activos; y, existen trabajos temporales, informales, irregulares.

En tanto los estudios sobre los mercados eran realizados en su mayoría desde la economía, Max Webber ya había llamado la atención proponiendo el desarrollo de investigaciones desde la Sociología (Swedberg, 1987). En ese sentido, resultaron importantes sus aportes y los de Karl Polanyi y luego los de la Sociología Económica.

Weber (2008) otorga un lugar significativo en su elaboración teórica sobre las clases sociales a los mercados, dentro de los cuales reconoce al de trabajo. Y éste es de relevancia en tanto es la posición que una persona ocupa en él, lo que determina su clase social. Pero más allá de eso, resulta importante recuperar dos proposiciones respecto de la economía en general y del mercado de trabajo en particular. En primer lugar, la diferenciación que realiza el autor respecto de cómo pueden realizarse los servicios y trabajos. Una primera posibilidad, es técnicamente: según la manera en que se distribuyen los servicios y se coordinen entre quienes los ejecutan y con los medios de producción, según un determinado desarrollo técnico. Una segunda posibilidad, es socialmente: según si los servicios los realiza o no una gestión autónoma y según su carácter económico; o bien según el modo y medida en que estén o no apropiados los servicios, los medios de producción, las probabilidades de lucro y según la articulación profesional y de la formación del mercado. La tercera posibilidad, es económicamente: según la forma de utilización –de la coordinación y de los modos de apropiación y distribución ente unidades económicas– que prima.

De aquí resulta fundamental la consideración de que un trabajo –o de servicio en términos más amplios– como autónomo o bajo formas típicamente capitalistas, así como su organización y su relación con los medios de producción, es una cuestión social y no meramente económica, como la economía ortodoxa suele tratarla. En segundo lugar, la consideración de que los empleadores no se encuentran en posición de igualdad que los trabajadores, dada la garantía jurídica a la propiedad que poseen. Por lo tanto existen regulaciones que operan en el mercado de trabajo y éste no se autorregula. La libertad surge

a partir de las garantías dadas por ordenamientos legales y no por el funcionamiento autónomo del mercado.

Polanyi tampoco cree en la autorregulación de los mercados y desmitifica ese supuesto para él utópico. Frente a las situaciones para algunos injustas de los efectos de un mercado autorregulado, la sociedad tiende a defenderse. Esto se logra a través del proteccionismo; en el mercado de trabajo, con la intervención estatal a través de legislación social y laboral. Ésta, a la vez que protege a quienes se encuentran en una situación desventajosa, tiende a salvaguardar el funcionamiento de los mercados. Vincula de este modo a la economía con otros espacios de la sociedad, incluso cree que el orden social contiene al económico, y que éste es función de aquél. Pero en el caso del trabajo, la defensa no es simplemente proteccionismo, sino que es una "reacción contra una dislocación que atacaba la urdimbre de la sociedad y que habría destruido la organización misma de la producción que el mercado había creado" (1992, p. 137). En otros términos, en tanto el trabajo no es una mercancía, ya que no puede disociarse del resto de la vida de la persona, no puede operar el simple juego de oferta y demanda, ya que esto podría hacer que la sociedad desaparezca. La importancia de un estudio como el de Polanyi estriba en primer lugar, en vincular a la esfera económica con la social y la política, aunque quizá podría criticarse su consideración separada y no como una totalidad. En segundo lugar, el reconocimiento de imperfecciones en los mercados, por lo que es necesario intervenciones externas para que puedan funcionar. En tercer lugar, la explicitación de estructuras que existían en las sociedades –en especial, respecto de las regulaciones– que la economía ortodoxa omitía reconocer, o al menos, incorporar en los análisis de los mercados.

En otro orden, los economistas neoclásicos asumen que el mercado de trabajo es de competencia perfecta, que los actores –trabajadores y empresas– cuentan con información perfecta, maximizan sus ingresos y no pueden de manera individual influir sobre los precios dados por el mercado, que los salarios se definen por el libre juego de la oferta y la demanda, y que los trabajadores pueden moverse libremente según esos cambios. Bajo estas premisas van a explicar algunos temas importantes: las relaciones entre las características de los trabajadores y sus ingresos; las variaciones salariales según la edad y carreras, y el desempleo involuntario de los jóvenes al preferir el ocio frente al trabajo (Kalleberg & Sorensen, 1979). Es sabido que mercados de competencia perfecta son casi

inexistentes y esto es reconocido aún por los neoclásicos. Sin embargo, el hecho de que imperfecciones en la distribución de información y que las instituciones interfieran en el libre mercado no invalida, desde su punto de vista, su teoría y sus predicciones.

Por el contrario, Oliver Williamson (1989) remarca el papel de *las instituciones* que la teoría neoclásica tiende a no atender. Cree que al operar instituciones y mercado se producen un tipo de costos que no son considerados por aquélla, los costos de transacción. Éstos pueden reducirse por un funcionamiento correcto de las instituciones al minimizar las imperfecciones del mercado, en especial, la incertidumbre y el oportunismo (Pozas, 2006). A su vez, Douglass North ha enfatizado el papel de las instituciones en los mercados. El autor las concibe como "las reglas del juego [formales o informales] de una sociedad o, más formalmente, son las limitaciones ideadas por el hombre que dan forma a la interacción humana" (1995: 13). Son ellas las que crean incentivos y limitaciones al intercambio que puede ser económico –como entiende la postura ortodoxa–, pero también político o social. Este autor introduce el problema del poder en las instituciones, ya que cree que éstas sirven a los intereses de quienes tienen el poder para crearlas. Por tanto, la simple existencia de instituciones no garantiza que se subsane el problema de información limitada. Y además los actores, por un lado, realizan sus elecciones subjetivamente dependiendo de la información con la que cuentan para comprender el contexto; por el otro, sus motivaciones pueden no ser racionales. De este modo el autor introduce cuestiones importantes en el análisis de las instituciones y los mercados: las relaciones de poder y la subjetividad de los actores.

También la Sociología Económica ha criticado a la corriente neoclásica tanto por su metodología como porque la evidencia empírica ha refutado sus postulados (Block, 1990). Respecto de la metodología, las objeciones refieren por un lado, a la consideración de la economía como autónoma y separada analíticamente del resto de la sociedad y, por lo tanto, aquélla puede entenderse a partir de sus dinámicas internas. Por el contrario, la Sociología Económica sostiene que las transacciones económicas deben ser analizadas como moldeadas e influenciadas por factores sociales, culturales y políticos. Por el otro, critican la asunción de un actor que actúa de manera racional para maximizar sus beneficios. La propuesta frente a este supuesto es que el actor, ya sea individual, grupal o institucional debe concebirse como social (en relación con otros y *embedded* de la sociedad). Asimismo,

las acciones económicas no son sólo racionales, sino que hay otras posibles de carácter social y socioeconómico en general. Sumado a ello, las acciones se dan en un tiempo determinado y no necesariamente tienden al equilibrio ya que existen conflictos de intereses. Por lo tanto, desde esta perspectiva, también importan la temporalidad y las relaciones de poder en el análisis de la economía. Bajo estas premisas básicas, autores dentro de esta corriente se concentraron en el estudio del mercado de trabajo entendiéndolos como estructuras sociales concretas creadas de manera conjunta por percepciones y decisiones interconectadas de los actores (White, 1981) y buscan reconocer los mecanismos sociológicos bajo los que los mercados operan (Swedberg, 1987). Sostienen que las redes de relaciones de los individuos "determinan su participación en el mercado, en el contexto de estructuras sociales y de arreglos institucionales específicos" (Pozas, 2006, p. 71).

Una postura diferente es la de la Sociología de los Mercados de Trabajo, que cambió el foco de los estudios del individuo hacia las macroestructuras de los mercados de trabajo. Las investigaciones principales van a marcar dualidades en los mercados de trabajo o segmentación de los mercados: mercados internos y externos (Edwards, 1983b), mercados primarios y secundarios (Piore, 1983). Estas indagaciones tuvieron como preocupación central los problemas del desempleo y la pobreza.

Pero también fueron criticadas esas perspectivas por la Sociología Económica. Sorensen considera que el no tener en cuenta los mecanismos que subyacen a la movilidad y los salarios, limita a la perspectiva y que, en todo caso, debería profundizarse el estudio de los roles de las empresas y los sindicatos en el proceso de fijación de los salarios. Mark Granovetter (1992) cree que lo que se necesita es una más amplia y profunda teorización para lo que sugiere abordar una temática que había sido descuidada, la de cómo se unen demanda (el trabajo que necesita ser realizado) y oferta de trabajo (los trabajadores que están esperando poder llevarlo a cabo). El autor citado sostiene que la escasez de información disponible entre los buscadores de empleo es sorprendente. Pero además cree que la red social constriñe al individuo que se encuentra en ella, ya que es a través de la red por donde circula la información. El análisis de redes parte de considerar que éstas se basan en la confianza y que por ella se construye la cooperación entre los individuos. Pero además Granovetter cree que las instituciones pueden ser concebidas como redes sociales

solidificadas que movilizan recursos para la acción colectiva. Esta concepción plantea una serie de problemas para el análisis. Por un lado, mantiene la concepción de que el individuo está motivado por un interés de ganancia, aun cuando se encuentra acotado por la red que es externa al sujeto (de la Garza Toledo, 2006). Por ello, es difícil explicar a la acción más allá de la misma r ed. Por otro lado, entender a las instituciones simplemente como redes solidificadas dificulta comprender las transformaciones institucionales, cómo actúan los sujetos en esos procesos, además de que se dificulta penetrarlas en niveles que no sean el micro, el de la interacción de los sujetos. No obstante ello y teniendo reparos en estas limitaciones, la concepción de red social puede ser útil como herramienta analítica para nuestro estudio.

Por último, se puede vincular con la temática de las redes sociales otro concepto, el de capital social. James Coleman (1994) lo definió como una variedad de entidades que contienen algún aspecto de la estructura social y que facilitan ciertas acciones de los sujetos dentro de esa estructura. Esas entidades (como por ejemplo, las relaciones de amistad o con conocidos, de autoridad, las organizaciones, las normas y valores), que se crean a partir de las relaciones sociales –cuando un individuo realiza una acción por otro, confiando que en un futuro ese otro hará lo mismo por él–, pueden ser utilizadas como recursos para la consecución de sus intereses. Pero el capital social es un atributo de la estructura y no de los individuos, ya que todos los que se encuentran insertos pueden hacer uso de él. Es decir, son un bien público. Subyace a este argumento una visión utilitarista y racional del capital social, por lo que si bien es importante su aporte respecto a las interacciones e intercambios con el fin del interés personal, limita su aplicación a otro tipo de interacciones. Robert Putnam (1993, 2002) parte del autor anterior, pero reformula el concepto y propone verlo como aspectos de la organización social (como la confianza, las normas y las redes), que al facilitar la acción coordinada, pueden mejorar la eficiencia de una sociedad, aunque también puede tener efectos negativos. Enfatiza la potencialidad del capital social para la búsqueda de beneficios colectivos y no sólo individuales. Esto lo logra analíticamente a través del estudio del carácter de las relaciones y cómo se organizan.

Una perspectiva diferente desde la Sociología, sobre el capital social ofrece Bourdieu. Para el autor, dicho concepto se relaciona con sus propuestas teóricas sobre las clases sociales. El análisis está enmarcado entonces por las problemáticas del conflicto y el

poder. El capital social –que tiene que ver con los recursos que otorga a un agente la pertenencia a un grupo o redes sociales– junto con el económico y el cultural, definen la posición y posibilidad de cada actor en cada campo social que compone a la sociedad (Bourdieu & Wacquant, 1992).

Podemos resumir entonces que el análisis del capital social, al igual que el de las redes, nos ofrece una herramienta útil para comprender cómo y por qué operan algunas interacciones entre los sujetos. Pueden tener un fin económico racional, el servirse de los recursos para la consecución de un interés personal, pero también pueden existir intereses colectivos o públicos. Pero aun cuando el fin sea utilitarista, se ponen en juego valores y se generan relaciones que exceden a dicho fin. Además, el análisis del capital social no puede realizarse sin tener en cuenta las relaciones de poder en el que las redes y las disputas por el capital se inscriben.

Otra preocupación dentro de los estudios del mercado de trabajo ha sido el incremento del trabajo por cuentapropia o autónomo en los países centrales y por la persistencia y también incremento en los subdesarrollados. Por un lado, desde una perspectiva empresarial se postula que a través del autoempleo se logra independencia, satisfacción personal e iniciativa de los trabajadores (Bannock, 2005). Por el otro, se asocia con el aumento del desempleo o del "exceso de oferta de *FT* [fuerza de trabajo] que no es absorbido por los sectores de productividad más elevada" (Singer, 1976, p. 19).

Desarrollamos a continuación algunas de las discusiones al respecto, pero debe tenerse en cuenta que algunas perspectivas siguiendo a las corrientes teóricas antes mencionadas sobre el mercado de trabajo, lo consideran acotado al juego entre oferta y demanda de trabajo en empresas capitalistas, razón por lo cual las actividades por cuentapropia no se consideran dentro de él. Pero aun cuando así se las estiman, no dejan de reflejar el vínculo estrecho con el mercado laboral, por ejemplo al explicar que el trabajador autónomo no posee "dependencia del mercado de trabajo (…) [aunque] su número resulta principalmente del desencuentro entre la oferta de fuerza de trabajo y su demanda por los subsistemas de mayor productividad de la economía" (p. 48). De este modo, aparece "un sector económico donde la demanda de mano de obra no es función del proceso de acumulación del capital" (Souza y Tokman, 1976, p. 62). Dada la importancia de esta

problemática para nuestra investigación y que, como veremos más adelante, optamos por ampliar el concepto de trabajo y llevarlo hacia el de construcción social de la ocupación, incorporamos el debate respecto del mercado de trabajo por cuentapropia en particular, y el del sector informal en general, ya que es éste último el que ha tratado al primero con mayor detalle.

Las actividades por cuentapropia pueden entenderse como aquéllas que se realizan de manera autónoma y cuya producción se destina al mercado. Suele suceder que en estas formas de trabajo, los costos de producción son más elevados que en las empresas capitalistas, pero son compensados

> por la subremuneración de los factores de producción: personas de la familia que trabajan y no reciben sueldos, el valor asignado del espacio doméstico utilizado para la producción no es considerado en la formación del precio del producto; lo mismo ocurre con la depreciación de los instrumentos de producción, con la renta de la tierra, con las horas extras trabajadas, etc. (Souza y Tokman, 1976, p. 46),

y en ocasiones, por la evasión de impuestos.

Esta forma de comprender las actividades por cuentapropia se encuentra vinculada de manera estrecha con las propuestas realizadas por el Programa Regional de Empleo para América Latina (PREALC) –en la línea de estudios desarrollados por dicha institución en África– durante la década de 1970 y parte de la de 1980, sobre el Sector Informal Urbano. Éste es definido como el espacio que reúne actividades que constituyen estrategias de sobrevivencia y cumplen la función de "refugio" para parte de la fuerza de trabajo que no puede permanecer desempleada en las ciudades de los países periféricos, luego de la expulsión y la consiguiente migración de trabajadores, producto de la modernización del sector agrario, y la poca capacidad de su absorción por el sector moderno, es decir, la industria. Juan Pablo Pérez Sáinz (2000) citando un trabajo de Tokman de 1978, sostiene que este tipo de actividades, ocupan aquellos espacios o nichos económicos que no son ocupados por el sector moderno líder del proceso de desarrollo. Paul Singer plantea la misma cuestión, pero en otros términos "el sector autónomo es un *depósito de factores ociosos* de la economía de mercado" [cursivas en original] (p. 46). Esto refleja el interés por resaltar que la estructura productiva en los países en desarrollo es heterogénea y que el

mercado de trabajo se encuentra segmentado, aunque los autores creen que no se trata de un dualismo ya que ambos sectores se encuentran de alguna manera relacionados y el grado de heterogeneidad presente en el sector formal especialmente impide utilizar categorías analíticas únicas (Souza y Tokman, 1976).

Sin embargo, estas importantes consideraciones realizadas por el PREALC se fueron reformulando en el seno de la misma OIT y se fue abandonando de a poco el énfasis en el análisis de las estructuras productivas y de los mercados de trabajo, para pasar a definiciones más operativas sobre la informalidad a las que nos referimos en el Capítulo 1 de esta tesis.

Hasta aquí hemos realizado un repaso de los principales aportes realizados por distintas corrientes para el estudio de los mercados de trabajo. No pretendimos abarcar a todos los que se han realizado, sino a aquellos que pudieran brindarnos elementos para el análisis de nuestro caso concreto de estudio, donde el concepto de mercado de trabajo resulta limitado para dar cuenta de la situación de los taxistas en la Ciudad de México, como se verá a continuación. En ese sentido, es importante rescatar algunas dimensiones para nuestro análisis:

- La definición de si existe un mercado de trabajo o si existen más de uno no puede realizarse como aplicación de un modelo matemático, sino a partir de la realidad concreta. En todo caso conviene realizarla a partir de la identificación de sus características principales y de cómo operan los procesos de movilidad y determinación de salarios.

- Debe tenerse en cuenta el sector de actividad, ya que pueden presentarse variaciones intersectoriales. Tomar al mercado en general puede llevar a que no se distingan las peculiaridades de cada uno.

- En el mercado de trabajo entran en juego una oferta y una demanda, pero que en determinadas situaciones pueden aparecer otras formas de trabajo diferentes a la capital –a trabajo clásica, donde estas figuras no se encuentren o no sean claramente discernibles.

- El mercado de trabajo no puede ser estudiado simplemente como espacio de transacciones económicas. En él las regulaciones, las instituciones formales e informales, las redes sociales, el capital social y la acción del Estado a través de la aplicación de

políticas públicas, posibilitan y limitan la acción, aunque no la determinan de manera absoluta. Asimismo, factores sociales, culturales y políticos influyen en las interacciones.

- Las interacciones en el mercado no son sólo individuales. Los actores colectivos a través de su acción de manera directa en el mercado o en la presión para la generación de normas, también importan en las relaciones en dicho mercado.

- El análisis no puede realizarse en abstracto sin mostrar la relación con el funcionamiento de la economía a nivel macro. En efecto, las estructuras macroeconómicas influyen en el comportamiento del mercado de trabajo. Esto es claro en una situación como la actual de crisis, donde, por ejemplo, ésta ha llevado a la reducción de puestos de trabajo, con el consiguiente crecimiento del desempleo y las menores posibilidades de (re)inserción de los desocupados.

Teniendo en cuenta las últimas consideraciones postuladas, sostenemos que la construcción social de la ocupación como concepto permite ampliar la restringida de mercado de trabajo, donde simplemente actúan la demanda y la oferta de trabajo, y deja fuera del análisis formas de trabajo no clásicas como las de los conductores de taxis. Su conjuga tanto la demanda de trabajo que proviene de las empresas como la que proviene de la demanda social de productos –en este caso el servicio de taxi–, a la vez que considera la participación de los diversos actores con los que se relacionan los trabajadores, en dicha construcción. Asimismo, se considera a las instituciones vinculadas –como por ejemplo la Secretaría de Transportes y Vialidad que habilita o no el ejercicio de la actividad–, a las organizaciones de taxistas y a la subjetividad de los propios conductores de taxis.

De esta manera la ocupación no es determinada simplemente por las estructuras de los mercados de trabajo, sino que son de importancia también las interacciones de los actores y sus vínculos con las estructuras. Para comprender la construcción social de la ocupación de los taxistas relacionaremos algunos de los elementos que rescatábamos recién con otras teorías que nos permiten ampliar el concepto de mercado de trabajo.

Debemos tener en cuenta que lo que rige al mercado del taxi, más que un juego de oferta y demanda de trabajo es oferta y demanda del servicio entre taxistas y usuarios con características de una relación mercantil más que laboral. El operador ofrece el servicio de transporte individual, la demanda la realiza el pasajero. Pero no existe una única oferta ni

una única demanda. En México, por ejemplo, el servicio de taxis se compone de distintas modalidades de prestación, a la vez esos distintos tipos son utilizados por personas de distintos estratos sociales. Esta composición heterogénea de la demanda es importante tenerla en cuenta tanto para comprender cómo opera la construcción social de la ocupación, desde el punto de vista de las estructuras, pero también de la subjetividad. Por un lado, las concepciones de los distintos segmentos de la demanda pueden tener apreciaciones diversas sobre el servicio de taxis en general y sobre algún tipo en particular, lo que puede influir en la elección o no de utilizar el transporte y también en su relación con el taxista. Por otro lado, el conductor puede tener preferencias de servir a algún segmento de la demanda en particular y también la interacción que genera con los diferentes pasajeros puede impactar en cómo concibe a su propio trabajo y en la generación de una cierta identidad. Entran en este juego elementos emotivos sobre las expectativas y preconceptos que los distintos actores tienen respecto de la interacción y del servicio a prestar.

Algunos autores se han servido de un concepto, el de *trabajo emocional*, que si bien se ha utilizado sobre todo para el análisis de trabajos en relación de dependencia, puede ofrecernos algunos elementos para comprender otras configuraciones de trabajo. Se trata de que el trabajador que interactúa con otros –como los clientes– debe manejar sus sentimientos para crear en la mente de éstos, una determinada pose socialmente deseable, tanto facial como corporal y que sea públicamente observable. Puede tener que ver con su aspecto, vocabulario, sentimientos, pensamientos, conducta (Hochschild, 1983; Leidner, 1999).

Esta imagen falsa creada impacta tanto en la subjetividad del trabajador que se ve forzado a realizar algo que no concuerda con sus sentimientos, pero también en el cliente. En el caso de los taxistas, la creación de esta imagen puede o no existir según el sujeto. Pero en efecto, pueden presentarse y responder a diferentes cuestiones. Por ejemplo, a las concepciones de lo que “socialmente” se espera de un servidor público y que el conductor cree que debe portar para satisfacer al cliente; a una máscara que crea el operador para entablar una conversación o una relación con el pasajero; a las normas que rigen la vida laboral en una determinada organización, para aquéllos que pertenecen a ellas; a la voluntad de sentirse parte de un colectivo donde los otros miembros tienen una imagen similar. Pueden existir otras razones, pero en todo caso, lo que importa es rescatar que en la

construcción social de la ocupación importan esos elementos emocionales y, por lo tanto, merecen una indagación profunda.

Según un estudio de Keneth Gwilliam (2005) en la mayor parte de los países del mundo, la oferta está compuesta sobre todo por propietarios del vehículo que ellos mismos conducen, mientras que en pocas ciudades el servicio lo prestan grandes empresas. Pero además es común, según el autor, especialmente en los países en desarrollo, que un individuo o una compañía renten vehículos a los choferes a cambio de una renta mensual –nosotros podríamos agregar o diaria o semanal. Sin embargo, pueden aparecer otros "estatutos híbridos" (Castel, 2006), como el de operadores al que le prestan el vehículo o cuando éste propiedad familiar y lo utilizan distintos miembros en diferentes días u horarios.

Por otro lado, decíamos que es importante tener en cuenta en el análisis de la construcción social de la ocupación, a las instituciones y reglas. Este tema se encuentra ligado con el que tratábamos en el apartado anterior sobre las regulaciones en el trabajo. Sin embargo, la discusión sobre las regulaciones suele girar en torno a las que corresponden al servicio de taxis, su oferta y demanda, y la necesidad o no de su regulación, que sobre el trabajo del taxista. No obstante ello, cualquier regulación o desregulación del servicio afecta también a las maneras de trabajar y a las condiciones de trabajo.

En general, el debate pasa por si son o no necesarias normas en la prestación del servicio de taxis o de si es más beneficioso dejarlo bajo las reglas del mercado. Por un lado, algunos sostienen que en el mercado del taxi, en tanto existe un gran número de oferentes y demandantes, dicho mercado se trataría de uno de competencia perfecta, como lo define la economía ortodoxa, razón por lo cual no es necesario ningún tipo de regulación económica externa, ya que distorsionaría el mercado. Pero por otro lado, se reconoce que existen imperfecciones, especialmente la asimetría de información, lo que reduce la efectividad de la competencia del precio y desarrolla un proceso donde la cantidad de oferta y tarifas excede lo que podría considerarse el óptimo social (Gwilliam, 2005). Además, para el pasajero, la búsqueda de un taxi con el precio más bajo puede ser problemático, a la vez que los costos de transacción en tiempo y esfuerzo –en los términos neoinstucionalistas que explicábamos– son demasiado altos (Dempsey, 1996). Por estas razones en la mayoría de

los países, localidades y/o ciudades el mercado del servicio de taxi no sigue las propuestas liberales y se encuentra regulado.

En otro orden, la mayor parte de estudios sobre los mercados de trabajo que mencionamos recién se han centrado en aspectos de funcionamiento del mercado de trabajo, ya sea del juego de oferta y demanda, instituciones, fenómenos como el desempleo o la informalidad. Pero han prestado poca atención a cómo influye la interacción de los actores. Es oportuno incorporar esta cuestión, ya que desde nuestra perspectiva, la ocupación es una construcción social que no depende únicamente de fenómenos estructurales. En ese sentido, un aspecto importante a considerar, es cómo esos actores conciben al trabajo. En el caso de los taxistas, así como en otras actividades como la recolección de basura, el corte de carne, el empleo en psiquiátricos, el cuidado de edificios (Hood, 2003), hay en la población en general una apreciación negativa de los trabajadores, ya que suelen ser considerados como mal educados, violentos, delincuentes, entre otras calificaciones. Pero a pesar de ello, quienes las ejecutan puedan sentir orgullo de su trabajo.

Para entender cómo operan estas concepciones en la construcción social de la ocupación, la noción de *estigma* puede ser de utilidad. Goffman (1970) elabora una tipología donde aparecen tres tipos de estigmas: uno, la abominación del cuerpo; dos, la imperfección individual; tres, los miembros de un grupo social menospreciado, quienes comparten un elemento común: una identidad deteriorada. Pero el problema no es contar con algún atributo o el pertenecer a un grupo particular, sino que es relacional. Es decir, dichos elementos no son malos *per se*, sino que depende de las concepciones que unos y otros tengan de un atributo determinado. De este modo, el estigma es un tipo especial de relación.

Una forma de estigma, podríamos considerar a lo que Everett Hughes (2009) denominó *dirty work* (trabajo sucio), es decir, las tareas y ocupaciones que son propensas a ser percibidas como desagradables o degradantes. Sin embargo, a pesar de la estigmatización o el desarrollar actividades degradantes, no significa que no puedan llevar a la constitución de una identidad. Por el contrario, crean un sentimiento de pertenencia entre quienes lo comparten. Pero, además, pasar por situaciones de estigmatización y rechazo influyen en la construcción social de la ocupación, cómo los otros la conciben importa para

quienes la desarrollan y éstos generan una perspectiva propia sobre el trabajo, ya sea internalizando la estigmatización o rechazándola. Por último, debemos remarcar que la estigmatización es una construcción social, por lo que puede variar en el tiempo y el espacio. Por lo tanto, debemos estudiar el estigma o el "trabajo sucio" para la situación concreta, el marco de determinadas relaciones sociales, en un momento y territorio específicos.

La construcción social de las condiciones de trabajo

Las condiciones de trabajo, "aquellos aspectos de la vida laboral que no hacen referencia directa a los recursos económicos" (Castillo y Prieto, 1990, p. 29), no son una problemática nueva, sino que la misma nace junto al capitalismo al producir un proceso de expropiación y desposesión del obrero de sus medios de producción y volverlo fuerza de trabajo libre –libre de ser contratado por un capitalista en condición de asalariado. La OIT, por su parte, divide entre condiciones generales de trabajo –"los elementos que determinan la situación que vive el trabajador" (Castillo y Prieto, 1990, p. 16) y la seguridad e higiene en él. Más allá de esa división, dada la estrecha relación entre ambos grupos, las investigaciones suelen referirse a ambos bajo la nominación de condiciones de trabajo. Así, los estudios sobre las condiciones de trabajo suelen incluir las siguientes dimensiones: ingresos, estabilidad, tiempo y jornada de trabajo, organización del trabajo y su contenido, medio ambiente y riesgos profesionales, sindicalización y negociación colectiva, salud y seguridad social, calificación (Clerc, 1991; Galín, 1987; Lacabana, 1987).

Hay cierta coincidencia entre los estudiosos en afirmar que en el sector de servicios, a pesar de su heterogeneidad, se ha caracterizado al menos en América Latina, por "la generación de empleo de poca productividad, mal remunerado y de mala calidad, posible por las bajas barreras de entrada a ciertas actividades, como los servicios personales y el comercio" (Weller, 2004, p. 160), o, en términos más simples, malas condiciones de trabajo (Oficina Internacional del Oficina Internacional del Trabajo, 2000). Pero si pensamos que éstas no están dadas, sino que son una construcción social y que se constituyen a través de tensiones, disputas entre actores, es necesario reconstruirlas y

explicarlas más allá de la constatación de si existe o no o en qué grado se dan esas condiciones en el caso concreto. En este marco, es que importa especificar y explicar las condiciones presentes en el caso particular de los taxistas, no sólo por cómo se presentan –teniendo en cuenta además que algunas de las dimensiones tradicionales deben reconceptualizarse–, sino cómo se constituyen a partir de las interacciones de los sujetos, presionados por estructuras de niveles diversos. Además, es preciso analizar las condiciones de trabajo en relación con las posibles configuraciones de trabajo que pueden conformar al trabajo en el taxi en general. Es decir, no todas las configuraciones de trabajo en el taxi pueden presentar las mismas condiciones de trabajo, a la vez que esas condiciones de trabajo importan en la construcción teórica de cada configuración.

Debemos tener en cuenta que el tratamiento de las condiciones de trabajo no puede realizarse considerando a cada una por separado. En efecto, aun cuando con fines analíticos se descompongan las diversas esferas, no debe perderse de vista que no son "fenómenos aislados, desconectados entre sí y sin relación con el resto de la vida del trabajador" (Clerc, 1991, p. 7). Por ello, para comprender y explicar una situación concreta de trabajo, es preciso que posterior a la exploración, volvamos a unir las diversas dimensiones para dar cuenta de las condiciones de trabajo que corresponden a la configuración laboral que estamos abordando.

La jornada de trabajo no puede entenderse en configuraciones de trabajo como las que estudiamos aquí como el tiempo diario en que el trabajador pone a disposición de un capitalista su fuerza de trabajo, a cambio de lo cual recibe un salario. Es decir, la manera clásica de comprender la jornada laboral. Sin embargo, podríamos considerarla para nuestro caso de estudio, como el tiempo de trabajo, entendido éste como las horas de trabajo y su distribución diaria y/o semanal. Pero la cantidad de horas no sólo debe tenerse en cuenta en tanto el tiempo en que se generan ingresos, sino también en cómo afecta la vida del trabajador en general: a su salud, a su vida familiar, al tiempo libre disponible, ya que la división entre el tiempo de trabajo y de no trabajo puede verse desdibujado en una actividad como la que abordamos aquí.

El acceso a una actividad por cuentapropia con las características del taxi, es relativamente sencillo. No se necesitan en principio grandes inversiones. Esta situación es característica de muchos servicios personales. En efecto, como lo resume Jürgen Weller:

> algunos de los servicios tienen las barreras de entrada más bajas de todas las ramas de actividad, debido a bajos o nulos requisitos de capital, tierra, tecnología y capital humano, por lo que pueden servir de 'refugio' a una fuerza laboral que no encuentra empleo en actividades más productivas y mejor remuneradas (2004, p. 162).

Y, en general, también es común a la mayoría de las actividades informales (Souza y Tokman, 1976).

Pero en muchos casos el acceso a la actividad no responde, o al menos no de manera unívoca, al hecho de que no se necesita disponer de un gran capital para iniciar o por la pronta obtención de ingresos. Como sostiene Weber (2008), esta última es una de las posibles razones del ejercicio de la actividad, que él la denomina por consideraciones racionales de fines (lucrativos). Pero también pueden existir otras formas: por ingreso tradicional (por razones hereditarias), por señalamiento carismático o por motivos afectivos.

O también pueden operar las redes de confianza que establecen los sujetos. La confianza puede entenderse como un rasgo cultural compuesto por "*a)* capacidad y deseo para entablar una relación de intercambio recíproco; *b)* voluntad de cumplir con las obligaciones implícitas en dicha relación; *c)* familiaridad mutua suficiente para servir de base a un acercamiento con probabilidad de no ser rechazado" [cursivas en original] (Lomnitz, 1998, p. 28). Las relaciones personales, ya sean familiares, de amistad, de vecindad juegan un rol fundamental en una actividad como la que estamos estudiando, donde no existen canales formales establecidos para el acceso y la información, o el acceso a ella suele estar limitado. Por lo tanto, las recomendaciones y experiencias de personas cercanas suelen ser o bien el incentivo para el ingreso, la fuente que provea el "saber cómo" realizarlo y en ocasiones también, el contacto con quien provea el medio de producción o quien facilite los recursos económicos necesarios para comenzar a trabajar.

Por otro lado, para el abordaje de las condiciones de trabajo debe analizarse la organización del trabajo, "el conjunto de aspectos técnicos y sociales que intervienen en la

producción de determinado objeto" (Novick, 2000, p. 126) y, podríamos agregar, o servicio. Es una construcción social, histórica, modificable y cambiante en tanto implica la división del trabajo entre las personas y entre las personas y las máquinas; intervienen el medio ambiente y las dimensiones de la prestación laboral y; es fruto de reglas y normas que definen cómo se ejecuta la producción.

En el estudio de un servicio como el que se aborda aquí, debe tenerse en cuenta que la actividad completa pueda realizarla una sola persona, lo que no implica que no exista colaboración en el trabajo con otros sujetos. Por ello, aquí debe analizarse la organización no como subdivisión de tareas, sino en cómo se organiza para que la ejecute una sola persona, en interacción con otros que influyen en el trabajo, aunque no participen su ejecución. En este marco, el contenido del trabajo debe evaluarse a partir de si éste es variado, si el trabajador tiene oportunidades de aprender, si tiene margen en la toma de decisiones, si puede ayudar o es ayudado por sus compañeros, si puede establecerse una relación satisfactoria entre el trabajo y la vida social fuera de él y si el futuro en el trabajo es atrayente (Clerc, 1991). Si en un trabajo determinado, las dimensiones anteriores se presentan de manera positiva, aquél será, en general, considerado como atractivo y estimulante por quien lo ejecuta. Pero esto puede variar entre distintos trabajadores, ya que no todos tienen apreciaciones similares respecto a estos puntos. Es aquí donde opera la subjetividad e influyen otros campos, como la familia, las concepciones culturales sobre el trabajo, la organización a la que pertenecen, entre otras.

Un concepto ligado al contenido del trabajo es la calificación, que como se mencionó en la discusión del proceso de trabajo ha formado parte del debate en el marco de la Sociología del Trabajo y se la ha utilizado para referirse a diferentes dimensiones, como "designar los atributos del individuo, las exigencias de los puestos de trabajo o la resultante de la estructura de clasificaciones en vinculación con su remuneración" (Carrillo e Iranzo, 2000, p. 179). Es decir, no hay una única manera de concebir a las calificaciones y, por lo tanto, de sus límites y potencialidades. Los autores citados consideran que el concepto de calificación es socialmente construido y que esta manera de ver la temática permite, entre otras virtudes, recentrar el análisis del la división del trabajo dentro de la temática de la calificación, que se había perdido de vista al abordar de manera abstracta bajo la noción de competencia o como efecto del cambio técnico y rescatar la subjetividad

del concepto de calificación, porque permite "mostrar cómo el reconocimiento de las calificaciones es objeto de un *etiquetaje* que responde a interacciones y luchas sociales" " [cursivas en original] (p. 191).

En el caso de ocupaciones como la de los taxistas se suele sostener que los requerimientos de formación y calificación son mínimos e incluso inexistentes. Aun cuando puede ser cierto que para realizar la actividad basta con saber conducir y esto es acreditado en la posesión de una licencia, no es menos cierto que para desempeñarse otros saberes son necesarios o al menos son generados por los taxistas en la práctica diaria de su trabajo. Entonces la calificación puede pasar, por ejemplo, por el conocer la ciudad, saber cómo opera el pasaje o incluso el saber reparar el vehículo propio. Así, es posible identificar distintos tipos de calificaciones asociadas a este trabajo, que quizá no sean las usualmente estudiadas para otros tipos de trabajadores, pero que no significa que sea una actividad que no tenga asociada ningún tipo de calificación para su desarrollo.

Otra dimensión analizada dentro de las condiciones de trabajo, es la seguridad e higiene del trabajo. Ésta puede entenderse como "los accidentes del trabajo y las enfermedades profesionales, así como de progresos a menudo importantes en el resguardo de las máquinas, la protección individual y el mejoramiento del medioambiente de trabajo" (Clerc, 1991, p. 29). Esta noción se encuentra asociada a la de riesgos en el trabajo que, según Castel son "azares más o menos probables, o que es más o menos probable que se produzcan en algún momento, y sus apariciones son calculables" (2006, p. 299). Al ser calculables, pueden ser cubiertos por algún tipo de seguro para que en caso de su aparición, el sujeto pueda estar de alguna manera protegido.

En nuestro estudio, los riesgos merecen un doble análisis. Por un lado, debe considerarse que en muchos casos existe falta de conocimiento por parte de los trabajadores de los peligros a los que pueden enfrentarse o de posibles medidas de prevención. Pero por el otro, aun cuando pudieran conocerlos, se les puede hacer difícil asegurarse contra ellos por no contar con los recursos económicos necesarios, ya que en tanto trabajadores que no cuentan con un empleador –o por la falta de un apoyo de la autoridad pública–, son aquéllos quienes deben hacerse cargo de dichas situaciones. Frente a la necesidad de generar ingresos, muchas veces, los trabajadores se enfrentan a

situaciones riesgosas, no las previenen o no las evitan, pudiendo verse afectada la salud de los trabajadores en ocasión de enfermedades físicas o psicológicas.

En otro orden, según la OIT (2003) se puede entender a la violencia como cualquier acción, incidente o comportamiento que se aparta de una conducta razonable en la cual una persona es asaltada, asustada, amenazada o herida durante o por resultado directo de su trabajo. Puede ser interna (entre trabajadores, administradores y/o supervisores) o externa (entre trabajadores –administradores y/o supervisores– y cualquier persona presente en el lugar de trabajo. A esta definición Duncan Chapell y Vittorio Di Martino (2006) agregan otras formas posibles como la violencia contra la propiedad y formas no violentas como robos, fraude y desfalco. A pesar de que estas definiciones son más bien analíticas que explicativas, permiten acercarnos al fenómeno para comprender la violencia física o psicológica a la que se ven enfrentados los conductores de taxis a diario que merece una reflexión particular.

Situaciones que caracterizan a su trabajo –el hecho de que trabajan solos, en contacto directo con un público al que no conocen, en ocasiones durante la noche, en zonas que pueden tener altos índices de criminalidad y que portan dinero en efectivo– los convierte en sujetos propensos a sufrir de situaciones de violencia (Essenberg, 2003). Por otro lado, la sensación de inseguridad y la posibilidad de ser víctima de un acto violento o delictuoso también puede estar presente en el pasajero. En ese parecer pueden influir diferentes situaciones como el número de delitos, la forma en que se dan a conocer por los medios de comunicación, el aumento real de violencia, miedo y sentimiento de indefensión (Briceño-León & Zubillaga, 2002).

Excepto algunos casos aislados, por no tratarse de un trabajo asalariado, el del taxista no cuenta con protección o seguridad social. Esta situación no es natural, sino como sostiene Castel, el estar protegido “es una situación construida, porque la inseguridad no es un imponderable que adviene de manera más o menos accidental, sino una dimensión consustancial a la coexistencia de los individuos” (2004, p. 21). Si la protección es una construcción social, el hecho de que la seguridad social hoy sea beneficio de algunos trabajadores y no de todos, es resultado de luchas, reivindicaciones y determinados intereses que en un momento pasado definieron que esto fuera de tal manera.

El debate de las condiciones de trabajo ha pasado en las dos últimas décadas por la discusión de la precarización laboral. En efecto, ésta suele definirse, además de por un contrato endeble vinculado con la falta de estabilidad, por la ausencia o deficiencia de alguna o algunas de las dimensiones de las condiciones laborales de la "'relación laboral normal': la relación de empleo continuada, a largo plazo (con una empresa), con condiciones mínimas y prestaciones sociales (seguro social, etc.) generalizadas, establecidas por la ley o negociadas en convención colectiva, que asegura la subsistencia de los trabajadores y protege al trabajo asalariado de situaciones (especificas) de riesgo en el mercado de trabajo" (Dombois, 1993, p. 204).

En el mismo sentido, García (2007) al analizar diversos estudios sobre el tema concluye que a pesar de las diferencias acepciones que puede revestir el concepto de precariedad, se puede afirmar que éste combina a una serie de factores como la inestabilidad o inseguridad laboral, la falta de protección social y la vulnerabilidad social y económica. Por lo tanto, es precario todo aquello que no cumple con las condiciones mencionadas; en otros términos, son precarios aquellos trabajos que cuentan con determinadas carencias, en especial adolecen de estabilidad y protección social (Neffa, 2008).

No obstante el carácter residual de la precariedad, algunas de las explicaciones brindadas por los estudiosos del tema pueden ser útiles al analizar las condiciones de trabajo de los taxistas, sobre todo de aquellos abordajes que van más allá de mostrar la dicotomía e intentan explicar el fenómeno de manera más profunda. En este sentido, Serge Paugam (2000) propone abordar la problemática no como un fenómeno en sí mismo, sino en el marco de las experiencias vividas por los sujetos, así como las condiciones económicas y sociales en que se desarrollan. En este marco, el autor sostiene que lo precario es la inserción laboral y ésta se da cuando las condiciones de trabajo son desfavorables y cuando el trabajador siente insatisfacción laboral. Por lo tanto, la precariedad entraña una dimensión subjetiva, que la mayoría de los abordajes teóricos tienden a descuidar al centrarse sólo en las dimensiones estructurales del fenómeno. Esta propuesta teórica nos facilita indagar en cómo condiciones laborales adversas significan en los sujetos una apreciación negativa sobre su trabajo. Aunque también puede pasar lo contrario.

En todo caso, lo que podríamos preguntarnos a partir de las reflexiones del autor, es por qué y cómo aun cuando las condiciones de trabajo no se consideren como las óptimas o deseables, pueden tener una concepción positiva de su trabajo. Es aquí donde importa tener en cuenta el contexto en el que se insertan, ya que otros trabajos en los que se cuente con estabilidad y alguna protección, pueden estar peor pagos y esto brindarle al chofer de taxi una apreciación positiva sobre el suyo al ponerlo en relación. O también pueden influir las opiniones familiares, valores sociales, experiencias pasadas.

No debemos olvidar que las argumentaciones mencionadas respecto de la precarización, se refieren a la degradación de las condiciones de trabajo para la forma asalariada. Sin embargo, es posible que ya se encontraran presentes de manera histórica en formas de trabajo no asalariadas (García, 2007). Es decir, es probable que aquí la falta de estabilidad, de protección social, de jornadas de trabajo extensas, de exposición a riesgos, no sea una novedad, ya que lo contrario puede nunca haber existido. A pesar de su origen diferente, es posible gracias al aporte de los estudios sobre el empleo incorporar a nuestro análisis dimensiones antes poco exploradas.

3.2.1 Síntesis de conceptos ordenadores, dimensiones y subdimensiones

Cuadro 3.1 Campo Trabajo: Estructuras

Conceptos ordenadores	Dimensiones	Subdimensiones	
		Objetivación	**Significado**
Proceso de trabajo	Organización del trabajo	Horario de trabajo	Opinión sobre el control relativo del horario de trabajo (organizados)
			Autodefinición de horarios (libres)
		El trabajo en el espacio público	Trabajar en el espacio público
			La base como espacio de referencia para el trabajo (de

		dónde salgo y a dónde vuelvo) (organizados)
		La base como espacio de socialización con los compañeros (organizados)
Control del trabajo	Autodefinición de cómo trabajar	Trabajar libre u organizado
	Las limitaciones impuestas por la organización (organizados)	Parecer sobre la intervención de la organización en la definición de cómo trabajar
	El pasajero como definidor de cómo trabajar	Poder definir cuándo y dónde trabajar
		Parecer sobre la participación del cliente en la definición de cómo trabajar
	Saber hacer	Contar con las calificaciones necesarias para el desarrollo del trabajo
	Conocimiento de la ciudad	
	Conocimiento del oficio	El ser un buen taxista
	Sobre el vehículo (chofer)	Conformidad con los montos de renta
	Monto de renta	
	Estado del vehículo	Conformidad con las exigencias de pulcritud y mantenimiento del vehículo
	Definición de trabajo en base (organizados)	Obligación de trabajar en base cuando pudiera hacerlo libre
	El autoajuste de la tarifa (por horario, destino)	Posibilidad de autoajustar la tarifa
	La elección del pasajero	Posibilidad de elegir al pasajero
Condiciones de trabajo	Jornada de trabajo extensa	Trabajar una gran cantidad de horas
		Poder interrumpir el trabajo
		Poder utilizar el tiempo de trabajo para otras actividades
	Seguridad Social	No contar con prestación de salud, vacaciones, licencias, jubilación futura
	Ausencia de prestaciones	
	Arreglos para cubrir la falta	Necesidad de arreglárselas de

		de prestaciones sociales	otra manera
		Ingresos Ingresos relativamente mayores a otros trabajadores Relación tiempo de trabajo/ ingresos Disminución sistemática de los ingresos netos	Obtener mayores ingresos a otros Necesidad de trabajar muchas horas para sobrevivir o para capitalizar Trabajar lo mismo y ganar menos o trabajar más para mantener el nivel de ingresos
		Riesgo en el ejercicio de la actividad La inseguridad La violencia	El sentirse expuesto a inseguridad de manera constante El haber sido víctima de algún delito El sentirse expuesto a la violencia de manera constante El haber sido víctima de un acto violento
Regulaciones del trabajo	Las reglamentaciones estatales	La tarifa Dónde y cómo trabajar	Adecuación del monto y la no actualización de tarifas Conformidad con que el Estado defina tiempos, espacios y modos de trabajo Injerencia del Estado en el trabajo
	Las reglamentaciones organizacionales	Dónde y cómo trabajar (libres/ organizados) Los pagos por uso de base (organizados)	Conformidad con que la organización defina tiempos, espacios y modos de trabajo Injerencia de la organización en el trabajo
	Las reglas de la calle	Competencia Inseguridad Violencia	Pasar por encima de otro para sobrevivir Vivir en el trabajo problemáticas sociales generales
	Derechos y deberes de los taxistas	Derechos y deberes sancionados por normas institucionales e informales No aplicación del derecho	Conformidad con derechos y deberes de los taxistas No tener los mismos derechos y deberes con

		laboral (en sentido estricto)	trabajadores asalariados
Construcción social de la ocupación	Situación del mercado de trabajo (general)	Nivel de desempleo Informalidad Niveles salariales Posibilidades de acceso al mercado de trabajo formal	Percepción de la situación general del mercado actual, en relación con épocas pasadas y perspectivas futuras Posibilidad de incorporarse al mercado de trabajo formal o preferencia de permanecer en el taxi
	Situación del mercado de trabajo del taxi	Oferta y demanda del servicio Mecanismos formales e informales de ingreso a la actividad Limitación a la oferta. Taxis tolerados y ejecutivos	Percepción de la situación general del mercado actual, en relación con épocas pasadas y perspectivas futuras Percepción de las formas de ingreso a la actividad La competencia entre taxis regulares, tolerados y ejecutivos
	Demanda del servicio	Motivos de viajes y tipo y criterio de preferencia de clientes Volumen de viajes, distribución por zona y horarios	Criterios de preferencia de tipo de viajes y clientes El tiempo con pasajero y tiempo buscando pasaje como tiempo de trabajo o tiempo ocioso Tener más trabajo en un horario y zona. Movilizarse para tener más trabajo

Cuadro 3.2 Campo Trabajo: Interacciones

Conceptos ordenadores	**Dimensiones**	**Subdimensiones**	
		Objetivación	**Significado**
Definición e institucionalización de reglas de cómo trabajar	Negociación	Actores e intereses divergentes entre actores Espacios de negociación Resultado y materialización de la negociación	Reconocimiento de los otros actores y de sus intereses diferentes Los espacios de negociación son congruentes con los fines Los resultados de las

			negociaciones mejoran el trabajo de los taxistas
	Definición de normas	Actores participantes Normas sancionadas	Los actores participantes son los legítimos para la sanción Falta de participación de determinados actores Las normas son las correctas para regular el trabajo en el taxi
	Ejercicio de derechos y deberes	Ejercicio efectivo de derechos y deberes de los taxistas	Opinión sobre el cumplimiento real de derechos y deberes
Formas de relación con otros taxistas	Competencia por el pasaje	Formas de acceso al pasaje Competencia leal/ desleal	La necesidad de competir Afinidad con las formas de competir Conformidad con las actitudes de los taxistas al competir
	Solidaridad con el compañero	Formas de solidaridad con otros taxistas Falta de solidaridad	La relación solidaria con el otro Sentirse solidario con otros Sentirse apoyado por otros
	Compartir con compañeros	Qué, cómo y dónde se comparte	No sentirse solo El trabajo como algo más que el transporte de pasajeros Necesidad de socializar
Formas de relación con los pasajeros	El transporte del pasajero	Indicación de destino y/o trayecto Conversación con el pasajero Conocer al pasajero	El tipo de relación apropiada a mantener con el pasajero La manera apropiada de comunicarse con el pasajero El esmero por ofrecer un buen servicio Poder conversar y conocer gente
	El pasajero “cliente”	La forma de acceder a trasladar diferenciada al pasajero “cliente” Las conversaciones	Mantener una relación más profunda con un pasajero Importancia de mantener relaciones duraderas con el

		diferencias con el pasajero "cliente" El servicio especial brindado al pasajero "cliente"	cliente El servicio especial diferenciado con el servicio estándar
Conflictos en el ejercicio de la actividad	Causas de los conflictos	Las tarifas Las habilitaciones y permisos para ejercer la actividad	Consideración de los problemas como conflicto Importancia relativa del conflicto El conflicto resulta perjudicial al ejercicio del trabajo
	Aceptaciones	Tipos de acciones desplegadas como conformidad con estructuras consideradas injustas	Resignaciones ante imposibilidad de modificar el estado de las cosas Impotencia de no poder modificar las estructuras
	Resistencias	Tipos de acciones individuales desplegadas ante inconformidades con estructuras consideradas injustas	Satisfacción con las acciones realizadas Concordancia entre las acciones y los objetivos para los que se plantearon
	Acción colectiva	Tipos de acciones colectivas ante inconformidades con estructuras consideradas injustas	Satisfacción con las acciones realizadas Satisfacción con efectividad de las acciones Juicio sobre el involucramiento y participación de otros taxistas No sentirse solo en la acción

Cuadro 3.3 Campo trabajo: Significados generales

Conceptos ordenadores	**Dimensiones**	**Subdimensiones**	
		Significados objetivados	**Significados otorgados en la situación concreta**
El trabajo	El trabajo como	Por qué trabajar	Por qué trabajar

	forma de vida	Para qué trabajar	Para qué trabajar
	El trabajo como medio de obtener ingresos	Cómo trabajar	Cómo trabajar
	El trabajo como socializador		
El trabajo como servicio público	Sentirse un servidor público	Ser un servidor público	Ser un servidor público
	El transporte como servicio público	Importancia del transporte en general y del taxi en particular	Importancia del transporte en general y del taxi en particular
		Ser parte de un servicio fundamental	Ser parte de un servicio fundamental
Expectativas laborales	Proyecto laboral a futuro	El taxi como proyecto laboral	El taxi como proyecto laboral
		Otros trabajos como proyecto laboral	Otros trabajos como proyecto laboral
		Perspectivas	Perspectivas

3.3 Campo de relaciones sociales “Organización”

El hecho de que los taxistas no se encuentren organizados de manera sindical, no debe sorprendernos, si tal como dice Héctor Lucena (2006) las formas en que se organizan los trabajadores se derivan de momentos históricos nacionales y de cómo se organiza el capital. En este caso, si el capital no se representa en una empresa, sería dable pensar que la forma de organización será más parecida a una corporación de oficio como las que conformaron hace siglos los artesanos. Pero además ya no sorprende que existan organizaciones de trabajadores diferentes a los sindicatos. El autor recién citado comenta que la necesidad de unirse para enfrentar problemas comunes, ha impulsado el surgimiento de asociaciones civiles, asociaciones voluntarias, cooperativas o alguna otra. La complejidad del abanico de organizaciones nos obliga a realizar una elaboración teórica que brinde los elementos necesarios para dar cuenta de las características comunes así como las particularidades de las diferentes organizaciones.

Aun cuando las Teorías de la Organización han recibido múltiples críticas, en especial aquéllas que refieren a sus supuestos conservadores y el énfasis en el valor del consenso, a su mirada ahistórica y no sociológica, a la reificación de sus fines y su consideración como demasiado racionales y limitados, y a su falta de atención a las relaciones de poder (Ahrne, 1990), no podemos dejar de reconocer algunos aportes sustantivos. El problema, como dice David Knights es que los estudiosos de las organizaciones han insistido en tomarlas como "independientes del complejo de las relaciones sociales en las cuales la producción, la distribución y el consumo están insertas" (1997, p. 49), olvidando además las relaciones de poder que la componen, limitándose a analizar sus operaciones internas. A pesar de ello, nos pueden brindar algunos elementos útiles para el estudio de las organizaciones, al menos en aquellos temas que han desarrollado con mayor profundidad.

Si como dice Göran Ahrne (1990) las organizaciones surgen como respuesta a entornos inciertos, las de taxis tienen su razón de ser en la necesidad de garantizar el trabajo de sus miembros, a través de su protección o de la lucha, habilitación y resguardo del lugar de trabajo. Es cierto que la mayoría nacen en este contexto, pero es posible que si bien esta sea la causa primaria, existan otros elementos que también importen al momento de su conformación, como ideológicos, políticos o el pertenecer a una organización mayor.

En otro orden, dice Amitai Etzioni (1964) que toda organización tiene una meta, una situación deseada que intenta alcanzar. La meta implica una estructura y, podemos agregar nosotros, interacciones entre sus miembros. Tiene una importancia vital ya que es la que otorga razón de ser a la organización e influirá en las formas particulares que adoptarán las estructuras e interacciones. Sin embargo, es posible que en el tipo de organizaciones que estamos estudiando esa meta cambie en el tiempo o que incluso exista más de una. Por ello, es tan importante identificarla como analizar de qué manera ésta se trata de cumplir, cómo muta en el tiempo, si se transforma o si existen otras que sin ser conocidas por todos o algunos de sus miembros allí están. Por otro lado, qué significados les otorgan los miembros de la organización a esa meta.

Tarrow (1998) en sus estudios sobre los nuevos movimientos sociales ha mostrado que éstos se materializan cuando personas ordinarias, muchas veces aliadas con otras más

influyentes, unen fuerzas en confrontaciones contra élites, autoridades y oponentes, con la característica particular de que son montados, coordinados y mantenidos contra poderosos rivales. ¿Por qué llegan a juntarse y cuándo forman un movimiento? El autor cree que se da ante cambios en las oportunidades y constreñimientos políticos crean incentivos para los actores sociales que carecen de recursos. Una organización más allá del motivo de su creación, perdura en el tiempo porque los miembros permanecen en ella y/o se incorporan nuevos. Ello nos lleva a pensar en por qué nuevos sujetos deciden agruparse en ella.

Desde la perspectiva de la elección racional, el taxista decidiría participar o no de una organización según sus intereses (económicos) individuales, a partir del cálculo de costo–beneficio. Por lo tanto, lo colectivo, ya sea la organización o la acción, se derivan de los intereses económicos (privados) como una sumatoria de utilidades. Es decir, es una visión de la acción colectiva individualista, utilitarista y, por lo tanto, instrumental para el sujeto.

En este sentido, Mancur Olson (1992) elaboró su teoría de la acción colectiva bajo el supuesto de que los individuos participarán de aquélla siempre que los beneficios que esperan obtener sean superiores a los costos de la acción o al menos de pertenecer a un grupo. Pero esta teoría, muestra deficiencias específicas para explicar a la organización y a la acción colectiva. Si bien puede interpretar la participación instrumental de algunos sujetos, no puede dar cuenta de que la adhesión puede encontrar otros motivos no económicos, como ideológicos, altruistas o bienes colectivos más amplios que impliquen beneficios sociales. Además, no puede esclarecer por qué puede existir cooperación y solidaridad entre los miembros, más allá del cálculo de costo–beneficio. En ese sentido, los valores, sentimientos de las personas o los significados compartidos que se pueden crear en la organización y la acción, no importan.

Dentro de la Teoría de la Movilización de Recursos, Tilly (1978) explica que el motivo reside en que entre los individuos existe un interés común. Si bien sigue manteniendo como en la elección racional la noción de interés, se diferencia de ella al postular que dicho interés es común, no sería simplemente una sumatoria de intereses particulares, sino que es sentido como compartido entre los miembros.

Por otro lado, para analizar las estructuras de las organizaciones partimos de los estudios de Weber (2008) sobre la burocracia. No interesa tanto ver a aquéllas en tanto burocracias o qué tanto se acercan al tipo ideal propuesto por el autor, sino recuperar algunos de sus elementos fundamentales, la formalización, la complejidad y la centralización, y analizar en qué medida estos se encuentran presentes y cómo se articulan entre ellos y con otros que iremos introduciendo a continuación.

Siguiendo el planteo del autor, una organización debe tener una dirigencia representada por un líder y un cuadro administrativo, que puede llegar a tener de manera normal poder de representación. Es posible que en las organizaciones que estamos estudiando podamos encontrar uno o más líderes que las encabecen, pero no siempre un cuadro administrativo, o que cuando exista no sea una simple formalidad. Quienes ocupan estos cargos son a quienes el resto de los miembros de la organización les otorgan la facultad de su representación. La manera en que esto se da depende de cada organización, pero en general las vías están establecidas en algún tipo de norma interna, que definida de manera autónoma, regula cómo será el acceso a esos cargos, sus facultades, su duración. Pueden encontrarse en actas constitutivas, reglamentos internos o algún otro tipo de norma. Éstas, a su vez, deben cumplir con los requisitos impuestos por el orden público.

Pero es posible que en ocasiones el dirigente o el cuadro administrativo no hayan llegado a sus cargos cumpliendo las reglas o que aún habiéndolas cumplido, se mantengan por períodos más prolongados que los oficiales sin haber respetado las pautas para su continuidad. Aunque a veces esto significa una acción despótica o autoritaria por parte de las dirigencias, no necesariamente siempre es así. Puede darse el caso que exista legitimidad para la prolongación porque los agremiados consideran que el ejercicio que se realiza es correcto, por afecto, por costumbre o simplemente por poco interés de llevar a cabo los mecanismos institucionalizados para renovación o ratificación.

La mayoría de las organizaciones de taxistas se basan en el principio de la democracia. En el nivel de los sistemas políticos implica, según Giovanni Sartori (1987) legitimidad, es decir, que del pueblo deriva el poder y se basa en un consenso verificado. Además, dicho poder no puede provenir del ejercicio de la fuerza. Por el contrario, resulta de elecciones libres y recurrentes y puede ser revocado. Samuel Huntington (1989) agrega

que, además, debe existir participación autónoma. Dicen Stewart Clegg y David Dunkerley (1980) que para Gramsci era en los consejos obreros donde podía materializarse y ejercerse a través de reuniones constantes, discusiones, asambleas y eventos culturales y educativos. Si no tomamos estos espacios de participación como determinantes de la democracia de las organizaciones, sino como posibles ámbitos posibles de estudio para indagar en la dinámica interna, puede darnos indicios de las múltiples posibilidades que pueden encontrarse en un continuo que va desde la democracia extrema hasta algún tipo de autoritarismo.

En efecto, quizá puedan encontrarse casos de organizaciones con los extremos que mencionamos, pero preferimos tener en consideración que pueden aparecer casos heterogéneos y que en ellos pueda haber contradicciones o elementos democráticos combinados con otros autoritarios. Y que esto no se presenta sólo en el nivel de las estructuras –de las normas– o de las prácticas, sino también en la subjetividad del actor colectivo y/o de los miembros individuales, cómo ellos significan a esas estructuras y prácticas.

Por otro lado, en la experiencia diaria de las organizaciones que estamos estudiando es posible encontrar distintos tipos de mecanismos por medio de los cuales los dirigentes llegan a sus cargos: por elecciones secretas, elecciones “a mano alzada”, herencia familiar o herencia “jerárquica”. Y estas formas diversas no siempre son las que figuran en las normas escritas, sino que se fundan en una serie de usos y costumbres que se construyen en la cotidianeidad de las organizaciones que les brindan una dinámica particular.

Estas formas diversas no sólo importan por el hecho de que son las que habilitan el ejercicio de la dirigencia, sino porque, primero, muestran el grado y maneras de posible participación de los asociados; segundo, porque su cumplimiento o no, muestran actitudes y acciones de los dirigentes y los otros; tercero, porque ya sea por lo escrito o por la periodicidad de su realización muestran rasgos democráticos, autoritarios u otros de la propia organización o de su dirigencia. En el mismo sentido, conviene analizar también otros espacios de participación como son las asambleas compuestas por todos los agremiados. En ocasiones, éstas pueden ser simples rutinas a cumplir porque lo obligan las

normas. En otras ocasiones, ser espacios de deliberación y de toma de decisiones importantes.

Los cuadros de jerarquías dentro de la organización nos llevan a abordar la problemática del poder. Por un lado, los dirigentes cuentan con el que formalmente –por las normas– les es otorgado. Por el otro, existe un abanico de posibilidades para acumular poder en aquellos ámbitos que no se encuentran regulados. Pero como ya lo ha planteado Weber, el poder, "la probabilidad de imponer la propia voluntad" (2008, p. 43) (2008: 43) no es lo mismo que *dominación*, que es "la probabilidad de que un *mandato* sea obedecido" [cursivas en original] (p. 43). El concepto de poder puede ser operacionalizado a través del de dominación, de manera tal que pueda ser útil para dar cuenta de qué manera, esa posibilidad, se vuelve en obediencia de manera concreta o, en otros términos, se legitima la autoridad. Si como decíamos el acatamiento, el apoyo o la obediencia pueden seguir a las normas estatuidas, pero también a otras formas es posible que exista una cierta hegemonía, en el sentido dado por Gramsci (2005). Es decir, que hay algo –la ideología hegemónica– que opera en las formas de pensar de las personas.

En ese sentido, es importante recordar que la organización se encuentra inmersa en una realidad social particular, que tanto ella tomada como actor (y no por ello realizar una cosificación) como sus miembros le otorgan un sentido particular a partir de códigos morales, éticos, estéticos, emocionales que provienen de la cultura general y también en la popular y la política, que les incorporan a las organizaciones y también a quienes las dirigen, rasgos de los tipos carismáticos y tradicionales de los que hablaba Weber, además de racionales.

Es posible, en ese sentido, que aparezcan rasgos de las prácticas corporativas que mostraron las relaciones entre las organizaciones de los trabajadores mexicanos y el Estado, que como dice de la Garza Toledo (2003), se caracteriza por la escasa democracia interna de los sindicatos, a relaciones de intercambio, sistemas de premios y castigos entre base y dirigencias. De este modo, aparece que los problemas se resuelven en el nivel estatal, las decisiones se encuentran delegadas en los líderes y éstos son vistos como los propietarios de las organizaciones.

Como ya ha queda planteado en otras oportunidades la identidad y acción colectiva son temas centrales y no podemos dejar de incorporarlos en el análisis de las organizaciones. La pregunta en todo caso es si las organizaciones pueden ser consideradas sujetos colectivos, que, para su conformación, según deben contar con una identidad colectiva, proyecto e idea de futuro (de la Garza Toledo, 1992a). Para dar respuesta a este interrogante es preciso indagar en cómo se dan los procesos subjetivos de dar significado, en especial de la identidad, que nos habilite a explicar la posible acción colectiva desarrollada por las organizaciones.

Pero, ¿cómo surge la acción colectiva o en un sentido más amplio un movimiento social? Una posible respuesta, y en concordancia con lo hasta aquí desarrollado, es la ofrecida por las teorías de los Nuevos Movimientos Sociales: es a través de la naturaleza social de los procesos de dar, interpretar y construir significado en el nivel de la interacción social (Murga Frassinetti, 2006).

Melucci (2003) especifica que la identidad colectiva –o los significados compartidos, el sentido de pertenencia–, es el proceso de construcción de un sistema de acción. Así, a través de la identidad con la organización a la que pertenecen los taxistas llevará a la acción. Pero como ya mencionamos la sola existencia de identidad no es suficiente. Debe haber esa idea de proyecto y de futuro compartido, que es algo más que la identidad aunque algunos de los elementos de aquéllos puedan formar parte de ésta, pero además una situación conflictiva que opere como desencadenante de la acción. Debe haber *un punto de ignición* (de la Garza Toledo, 1992b) desencadenante, un agravio que sea sentido de manera tal que la organización lo canalice hacia la acción. En ese proceso es posible que se vayan identificando el nosotros y los otros, se creen mitos, leyendas, ritos que vayan conformando la identidad colectiva. Entonces importa dilucidar cómo en la organización se genera esa identidad, entre los miembros, pero también cómo su estructura impacta en esa construcción, y cómo se articula con la acción colectiva.

En síntesis, entendemos a la organización como una configuración. ¿Una configuración de qué? De los conceptos y dimensiones que desarrollamos en este apartado. Y hablamos de configuración porque aquéllos pueden o no estar siempre presente y adoptar características diversas dando cuenta de la heterogeneidad, contradicciones,

relaciones laxas o duras entre ellos. Podemos entender entonces a la organización como una configuración de estructuras, subjetividades e interacciones sociales. Es una estructura más o menos formal, encaminada a la consecución de una o varias metas u objetivos, con una dirigencia y jerarquías, lo que implica que en su seno existen relaciones de poder. Cuenta con normas, con procedimientos y dinámicas particulares. Es subjetividad en tanto sus miembros y ella como actor colectivo generan significados, sobre ella misma, sobre su contexto, sobre su proyecto e idea de futuro, que debe ser compartida por quienes la componen y, en ese sentido, espacio de generación de identidad, de la conformación de un "nosotros" en contraposición a un "otros" externos a la organización. Es interacción en tanto es creada y recreada por las acciones de sus miembros entre ellos, entre ellos y la estructura que los precede, entre ellos y el contexto en el que se insertan. Y de manera particular es a través de ella, en presencia de una determinada situación considerarse conflictiva, que puede materializarse la acción colectiva.

3.3.1 Síntesis de conceptos ordenadores, dimensiones y subdimensiones

Cuadro 3.4 Campo Organización: Estructuras

Conceptos ordenadores	Dimensiones	Subdimensiones	
		Objetivación	Significado
Estructura organizativa	Forma jurídica	Tipo de forma jurídica adoptada	Preferencia de pertenecer a una asociación civil, a un sindicato o a una empresa
		Implicancias legales y organizativas de la forma jurídica adoptada	Parecer sobre las obligaciones legales a cumplir Preferencia por sobre otro tipo de forma jurídica
	Fines	Razón de ser de la organización	Opinión sobre la razón de ser de la organización
		Objetivos	Adecuación de los objetivos a la razón de ser de la

			organización Adecuación de los objetivos organizacionales con los individuales Otros objetivos posibles
		Mecanismos por medio de los cuales se plasman los fines en los sujetos y en la organización	Conformidad con la existencia de una visión compartida y la forma en que es inculcada
	Dirigencia	El líder y el cuadro administrativo	Apreciaciones sobre la figura de un líder en general y sobre quien lidera la organización Legitimidad del líder
		Facultades de representación	Legitimidad de las facultades con que cuenta la dirigencia Conformidad con la representación real de los intereses de las bases
	Asamblea	Tipo de atribuciones Respeto a las atribuciones garantizadas a la asamblea	Juicio sobre las atribuciones reales de la asamblea en relación con lo que el sujeto cree deberían ser sus atribuciones
		Dinámica que adopta la asamblea Las formas que adopta la asamblea respetan lo establecido en las normas y para lo que fueron creadas	Opinión sobre funcionamiento real de la asamblea en relación con la manera en que el sujeto espera ella se desarrolle
		Periodicidad de su realización	Parecer sobre la frecuencia con la que se convoca a asamblea
Regulaciones de la organización	Normas para las asociaciones	Temáticas reguladas	Juicio sobre los temas regulados que rigen la vida de la organización Opinión sobre el respeto por las normas Otras posibles temáticas necesarias de regular formalmente

	Reglamentos internos formales e informales	Temáticas reguladas formal e informalmente	Juicio sobre los temas regulados que rigen la vida de la organización Respeto por las normas Desacuerdo con la falta de regulación de algunos temas
		Requisitos para el ingreso, permanencia y salida del sujeto de la organización	Opinión sobre la correspondencia entre los requisitos con los fines para los cuales existen
		Reglas de cómo trabajar en la base	Parecer sobre la congruencia entre las reglas vigentes con las necesidades del trabajo en la base
		Reglas de convivencia	Acuerdo con las reglas vigentes Necesidad de reglas para una buena convivencia entre los compañeros

Cuadro 3.5 Campo Organización: Interacciones

Conceptos ordenadores	**Dimensiones**	**Subdimensiones**	
		Objetivación	**Significado**
Participación en la organización	Formas de integración de los sujetos a la organización	Elaboración y transmisión de objetivos e ideales de la organización (estatutos, reglamentos internos, cartillas, carteles, etc.) Distribución de la información Participación en asambleas, medidas de acción directa Participación en espacios de recreación	Existencia de instrumentos para que los sujetos tengan una visión compartida La participación en actividades para que los sujetos tengan una visión compartida Funciones e importancia de los espacios de socialización y la distribución de la información
	Incorporación del sujeto a la organización	Decisión de incorporarse a la organización Contacto y cumplimiento de requisitos para el ingreso	Necesidad de incorporarse a una organización Elección de una organización en detrimento de otra

	Elección de autoridades	Cumplimiento de la formalidad de las elecciones	Legitimidad de las elecciones
		Periodicidad de actos eleccionarios	Acuerdo con periodicidad de renovación o reelección de autoridades
		Presentación de líneas diferentes/ alternancia en dirigencia	Juicio sobre la posibilidad real de disputa de la dirigencia
Cumplimiento de las obligaciones	Representación de los intereses comunes	Acciones de la dirigencia para representar los intereses de las bases	Opinión sobre las acciones reales de representación
			Parecer sobre la relación entre los dirigentes y las autoridades públicas
	Ejercicio de la autoridad	Forma efectiva de ejercicio de la autoridad	Parecer sobre la forma de relación de dirigentes y bases
			Juicio sobre las prácticas reales (democráticas, autoritarias, paternalistas, caudillistas, corporativistas) en la organización
	Asistencia a asambleas	Participación por obligación o por derecho	Importancia de las asambleas
		Nivel de participación	Posibilidad real de expresarse en las asambleas
		Dinámica de asambleas	Toma en consideración las distintas posiciones expresadas
	Gestión de recursos monetarios de la organización	Pago de cuota	Importancia del pago de cuota
		Utilización del dinero recaudado por cuotas	Forma de utilización del dinero de la organización
Formas de relación entre miembros de la organización	Competencia	Formas de competencia para ocupar cargos de dirigencia o administrativos	La necesidad de competir
			Acuerdo con las formas de competir
		Formas de competencia para obtener beneficios o mejores condiciones para el trabajo en la base	Conformidad con las actitudes de los taxistas y dirigentes al competir
	Solidaridad	Formas de solidaridad con los otros miembros de la organización	La relación solidaria con el otro
			Sentirse solidario con otros
		Falta de solidaridad	Sentirse apoyado por otros
		Diferencia de solidaridad	

149

		entre miembros de la organización que con externos	
	Compartir con compañeros	Qué, cómo y dónde se comparte	No sentirse solo Necesidad de socializar
Acción colectiva de la organización	Causa de la acción	Situación conflictiva que lleva a la acción Identificación del "otro" contra el que se desarrollará la acción	Efectividad de la acción colectiva como mecanismo para la superación de una situación problemática Desacuerdo con la existencia de situaciones conflictivas que ameritarían una acción colectiva, pero la organización decide no accionar Desprecio por acciones colectivas
	Dinámica de la acción	Punto de ignición Toma de decisión de llevar a cabo la acción Meta a la que se pretende arribar Modalidad de acción a desarrollar	Distancia entre la superación del conflicto y la meta a la que se pretende arribar Acuerdo con la forma en que se decide realizar la acción es la correcta Preferencia de la negociación pacífica a la movilización Opinión sobre la participación individual voluntaria, inducida u obligatoria Satisfacción con la participación en la medida
La acción colectiva espontánea y/o informal (libres y organizados)	Causa de la acción	Situación conflictiva que lleva a la acción Identificación del "otro" contra el que se desarrollará la acción	Parecer sobre la efectividad de la acción colectiva como mecanismo válido para la superación de una situación problemática Desacuerdo con la existencia de situaciones conflictivas que ameritarían una acción colectiva, pero los taxistas prefieren no participar No conveniencia de realizar acciones colectivas

	Dinámica de la acción	Punto de ignición Toma de decisión de llevar a cabo la acción Meta a la que se pretende arribar Modalidad de acción a desarrollar Generación de relación posterior con los involucrados	Distancia entre la superación del conflicto y la meta a la que se pretende arribar Acuerdo con la forma en que se decide realizar la acción es la correcta Preferencia de la negociación pacífica a la movilización Opinión sobre la participación individual voluntaria, inducida u obligatoria Satisfacción con la participación en la medida Juicio sobre la generación de lazos solidarios con desconocidos y relaciones más duraderas

Cuadro 3.6 Campo Organización: Significados generales

Conceptos ordenadores	**Dimensiones**	**Subdimensiones**	
		Significados objetivados	**Significados otorgados en la situación concreta**
La organización	Importancia de la existencia de organizaciones en la sociedad	Legitimidad de las organizaciones Acuerdo con funciones de las organizaciones Por qué no conformar o adherirse a organizaciones	Legitimidad de las organizaciones Acuerdo con funciones de las organizaciones Por qué no conformar o adherirse a organizaciones
	La organización para sus miembros	Qué es la organización	Qué es la organización
Expectativas para la organización	Proyecto de la organización a futuro	Parecer sobre la fortaleza de la organización Opinión sobre posible crecimiento de la organización Posibilidad de abandono de la organización	Parecer sobre la fortaleza de la organización Opinión sobre posible crecimiento de la organización Posibilidad de abandono de la organización

3.4 Campo de relaciones sociales “Familia”

En los estudios sobre la familia se suele resaltar su carácter como institución. Pero si se la piensa simplemente como tal se corre el riesgo de considerarla como algo natural, que cumple funciones de socialización al transmitir los valores necesarios para mantener el equilibrio del sistema social (Parsons, 1994) o al moldear la estructura de personalidad de sus miembros y definirles sus objetivos en tanto medio transmisor de la cultura (Merton, 1994).

Sin negar su carácter de institución, en el sentido de que tiene una concreta estructuración, con sanciones públicas positivas y negativas, mediante las que controla la asociación de sexos, reproducción y socialización de los individuos (González, 2009), la familia puede concebirse como algo más que una estructura. En efecto, Weber (2008), aun cuando no tomaba a la familia como objeto de estudio primordial, decía que la misma representa el desarrollo de una forma particular de acción social de algunos individuos. Y más adelante dirá el interaccionismo simbólico, que ella puede ser vista como interacción, ya que esa interacción asegura que los valores, normas, reglas de vida, creencias y sentimientos sean interiorizados por sus miembros (González, 2009)

Pero además puede entenderse como espacio de significación. En ese sentido, el constructivismo ha hecho un aporte importante al entender que la familia no porta un significado objetivo, sino que está en permanente construcción y mediado por la cultura local. Por ejemplo, los autores muestran que a pesar de que en cierto caso no existan lazos de parentesco, algunos sujetos pueden considerar familiares a esas personas que no comparten su sangre. Entonces para comprender qué es la familia, se necesita indagar en cómo son creados los significados, cómo son utilizados y cómo este proceso de significación se traslada a la vida doméstica concreta (Holstein & Gubrium, 1996).

La parcialidad de cada una de estas visiones puede ser superada si las combinamos y si les agregamos elementos de la vida cotidiana de los sujetos de estudio. En ese sentido, tal como hemos planteado en nuestra aproximación teórica, veremos a la familia en el marco de la problemática estructura–subjetividad–acción. Por ello, tendremos en cuenta en

particular, en el nivel estructural: su morfología (tamaño, convivencias, familia recompuesta, familia extendida, matrimonio, divorcio, maternidad/paternidad). En el nivel de la subjetividad: ideas, discursos, sentimientos, imágenes que generan los actores respecto de la estructura familiar, de las relaciones que se generan en su seno, así como de las acciones de la familia en conjunto o de sus miembros de manera individual. En el de la acción, las dinámicas e interacciones cotidianas entre sus miembros, entre la familia y otros actores externos a ella, las acciones individuales de los sujetos en el seno de la familia y fuera de ella.

A pesar de que muchos de los estudiosos de las familias, en especial los estructural funcionalistas estadounidenses, las caracterizaron como nucleares –compuestas por el esposo, esposa e hijos– y aisladas de las familias de origen (Linton, 1980; Parsons, 1980), otros sociólogos y antropólogos, han demostrado que aún en Estados Unidos y otros países europeos esto no necesariamente es siempre así. La evidencia empírica parece probar la existencia de redes familiares de parientes e incluso de lo que los autores han denominado familia extensa ampliada. Ésta se compone de "familias nucleares unidas por lazos de afecto y elección" (Sussman y Burchinal, 1980, p. 100). En ese mismo sentido, a pesar de que las familias nucleares son mayoritarias en México, subsisten un número importante de familias extensas. Además, suelen establecer redes de relaciones con otros parientes y vecinos (García y de Oliveira, 2006a). Por otro lado, tradicionalmente la división sexual del trabajo en estas familias se ha caracterizado por la ubicación de las mujeres en las tareas del hogar y la crianza de los niños y de los hombres en la ocupación en el mercado del trabajo.

En las unidades domésticas[19] una de las prácticas desarrolladas más importantes es la de la reproducción generacional y cotidiana de los trabajadores (de Oliveira y Salles, 2000, p. 637). En México la participación masculina en las actividades domésticas es minoritaria y persiste la segregación ocupacional entre sexos (García y de Oliveira, 2006b).

[19] A pesar de las diferencias conceptuales entre familia, grupo doméstico, hogar, unidad doméstica no son pocos los estudios que los toman de manera indiferente. El concepto familia refiere a relaciones de parentesco y puede sobrepasar los límites del lugar de residencia, mientras que los otros pueden estar compuestos por personas sin parentesco pero que tienen residencia y actividades de sobrevivencia compartidas (González de la Rocha, 2006). Nosotros optamos por respetar los conceptos utilizados por cada autor citado y para nuestro desarrollo conceptual referirnos a familia cuando existan lazos de parentesco y grupo o unidad doméstica cuando éstos no se encuentren presentes o se combinen con otro tipo de relaciones.

Para dar cuenta de esos procesos, sugieren Orlandina de Oliveira y Vania Salles (2000), es preciso comprender entre otras dimensiones, por un lado, las características de dichas unidades domésticas y las formas de organización de la vida familiar, donde importan las formas que adoptan la producción de subsistencia y de consumo, el ejercicio del poder, la autoridad y el control. Por el otro, las redes de reciprocidad entre unidades. Es decir, las autoras proponen estudiar a la unidad doméstica como espacio de interacción.

Pero además de interacción, como mencionamos, la misma puede ser considerada como una estructura y para el grupo de personas que la componen o cada una de ellas de manera individual, espacio de subjetividad, es decir, que a partir de ella se generan significados. Los sujetos le otorgan significados, así como a partir de esos significados, también se da sentido a otros espacios de relaciones sociales. Para los fines de este estudio, nos interesa en particular indagar qué significados se otorgan desde la familia a los campos de relaciones sociales trabajo y organización.

Una serie de estudios sobre familia y trabajo en América Latina han utilizado el concepto central, de estrategias de sobrevivencia o supervivencia. Con él se buscaba explicar cómo las familias de sectores populares garantizaban la reproducción económica en épocas de crisis. Esto se resolvía a través de la realización de funciones económicas diversas por parte de todos o casi todos sus miembros (Duque y Pastrana, 1973). Esta perspectiva fue luego ampliada, por medio de la incorporación del concepto "estrategias de supervivencia familiar", para de manera más general, dar cuenta de los comportamientos de los distintos estratos o clases sociales conducentes al aseguramiento de la reproducción material biológica del grupo, así como del estrato o la clase (Torrado, 2006). Otros autores proponen también ampliar la perspectiva indagando en los mecanismos y respuestas de sobrevivencia sin perder de vista los límites de las opciones de las que disponen los grupos domésticos para elaborar sus estrategias (González de la Rocha, 2006).

Estas aproximaciones teóricas reciben críticas diversas. En primer lugar, por sus supuestos de "racionalidad colectiva, incuestionada e incuestionable dentro de ésta, con lo cual se deja de lado la dimensión de conflicto como categoría analítica" (Villasmil Prieto, 1997, p. 230). En efecto, "la unidad doméstica es contradictoria y combina elementos de afecto, solidaridad y cohesión con intereses conflicto, negociaciones en ocasiones

violentas[20] y acceso desigual a los recursos" (González de la Rocha, 2006, p. 47). En ese sentido, García y de Oliveira (2006b), proponen incorporar los enfoques de género al estudiar las familias, ya que aquéllos dan cuenta que el carácter de las relaciones hacia dentro de ellas no son sólo de cooperación y solidaridad, sino también de conflicto e inequidad.

Una segunda crítica que realiza Mary Villasmil Prieto (1997) tiene que ver con el cuestionamiento de si realmente existe de una estructura de oportunidades dentro de las cuales las familias pueden optar. Podemos agregar que desde el punto de vista analítico, cualquier acción que realicen las familias con el fin de garantizar la reproducción de sus miembros sería una estrategia de supervivencia, lo que impediría diferenciarla de otro tipo de acción u otorgarle alguna caracterización particular.

A pesar de estas críticas y de que no acuñaremos ni el concepto de estrategias de sobrevivencia, ni el de estrategias de supervivencia familiar tal como han sido definidos, creemos que nos proporcionan algunas categorías analíticas dables de recuperar para nuestro estudio. En primer lugar, los recursos que ponen en juego las familias, como son: trabajo, salud, educación, habilidades, recursos naturales, bienes productivos, tiempo, cohesión familiar y redes sociales[21] e institucionales (González de la Rocha, 2006). En segundo lugar, resultan interesantes las apreciaciones respecto de la combinación de ingresos al interior del hogar provenientes de actividades laborales formales con otras informales, la incorporación de familiares antes inactivos a la realización de algún tipo de ocupación o la intensificación del trabajo de uno o algunos miembros. Pero esto no sólo como conformación del ingreso familiar, sino también como fuente de significaciones sobre los roles de los distintos miembros de la familia, así como sobre los diferentes trabajos realizados. Es especialmente importante tener en cuenta esto en sociedades como

[20] Sostienen García y de Oliveira (2006b) que en la época actual es frecuente que el ejercicio del poder masculino se desarrolle a partir de la violencia doméstica, afectando la salud física y psicológica de las mujeres.

[21] Debemos llamar la atención de que la noción de redes sociales o redes de confianza, y que ha sido utilizado en numerosos estudios sobre los pobres latinoamericanos, no es algo totalmente novedoso. Años antes, los estudios sobre las familias norteamericanas –al menos aquéllos que escapaban a la perspectiva parsoniana predominante de la familia nuclear–, ya habían dado cuenta del apoyo (servicios, participación en recursos financieros, intercambio de medios no monetarios) que brindan otros familiares en situaciones de crisis (Sussman & Burchinal, 1980) y en el día a día con el fin de conservar o mejorar la situación de sus miembros (Bell, 1980).

la mexicana donde el *"familismo"*, un profundo interés por y una gran participación en la familia (Adams, 1980), es algo muy presente (Selby et al., 1994).

Si bien la familia es un espacio de significación que influye en la toma de decisiones, no podemos pensarla como una unidad homogénea, sino que el hogar es dinámico y se constituye en un constante proceso de negociación y de cambio. Entran en tensión las bases ideológicas sobre las que se constituye el hogar: el género, la autoridad, el amor y el respeto (Selby et al., 1994). Estos autores caracterizan a la familia "ideal" de la siguiente manera: el padre es quien organiza, ya que tiene la autoridad y merece respeto, puesto que es quien detenta un empleo del que provienen la mayor parte de los ingresos del hogar. A edad temprana los hijos buscan algún trabajo remunerado para colaborar en el hogar, pero siempre como complementario, aunque sin revestir el prestigio que le otorga el trabajo al padre de familia.

Debemos notar que esta visión ideal implica contradicciones hacia dentro de la familia ya que no necesariamente la visión que tiene el padre sobre ella, los roles y aportes de ingresos de los distintos miembros, es compartida por todos ellos. A pesar de esta visión general, no podemos perder de vista que no todas las familias siguen ese patrón. Como dice Enrique Alduncin Abitia (1986), considerarlo de esa manera sería caer en la creación de un mito unificador, que considere a la sociedad como un todo homogéneo, y un mito de permanencia, que no permite dar cuenta de las transformaciones.

El hecho de que existan variaciones, no debe hacernos perder de vista que pueden existir valores compartidos, donde el más importante pude ser el de la familia, y dentro de ella el respeto por el padre y la madre, aunque en primer lugar suele ubicarse al varón. Sin embargo, es posible que esos mitos no sean algo "equívoco", sino que sea una representación histórica y colectivamente construida, por lo que "crea respuestas de creencia compartida, de normas de conducta" (Leñero Otero, 2008). Por lo tanto, el valor de las familias, los roles a ella asociados y las concepciones generales que sobre ella se tienen, pueden influir en las significaciones que se da cada familia en su situación concreta.

Es posible que las subjetividades en torno a los roles femeninos y masculinos tengan alguna influencia en los procesos de toma de decisiones hacia dentro de las familias, en particular en lo que respecta al trabajo. Si se tiene en cuenta que la autoridad y

el poder en la familia residen en el padre y que éste es quien debe encargarse de la manutención, es dable pensar que el resto de la familia tendría poca participación en la toma de decisiones. Por ejemplo, un estudio realizado por García y de Oliveira (2006b) muestra que las mujeres, sobre todo en familias populares, tienen participación en la toma de decisiones en lo que tiene que ver con su rol como esposas y madres, pero poco en otros ámbitos de la vida familiar, dentro del que podemos ubicar al laboral. En ese mismo sentido, cabe indagar en las concepciones que tiene la familia y si éstas influyen en la participación de una organización de taxistas, así como en las acciones colectivas.

En síntesis, esta forma de entender a la familia nos lleva a no poder dejar de contemplar el nivel de la vida cotidiana de los sujetos. En la familia, como en cualquier otro espacio de relaciones sociales, los sujetos "crean y recrean, en sus prácticas cotidianas, valores, normas y creencias" (de Oliveira y Salles, 2000, p. 637) o en un sentido más amplio los códigos de la cultura que hemos definido en otra ocasión. Esto implica, según las autoras citadas, "amalgamar elementos del pasado [objetivados] y sus actualizaciones" (p. 637). Por último, cabe preguntarse cómo el taxista significa a las visiones que tiene su familia sobre su trabajo, cómo esas visiones influyen en su subjetividad.

3.4.1 Síntesis de conceptos ordenadores, dimensiones y subdimensiones

Cuadro 3.7 Campo Familia: Estructuras

Conceptos ordenadores	Dimensiones	Subdimensiones	
		Objetivación	Significado
Composición familiar	Composición de familia nuclear y/o personas con que convive	Miembros de la familia Roles de cada miembro	Concordancia entre el rol de cada miembro de la familia con lo que el sujeto considera es el correcto para cada uno Concordancia entre el rol del jefe de familia con lo que el sujeto considera es el correcto para él Conformidad con la división

			del trabajo doméstico
	Composición de familia extendida y/o ampliada	Miembros de la familia Roles de cada miembro	Concordancia entre el rol de la familia extendida y ampliada con lo que el sujeto considera es el correcto para ellas Concordancia entre la colaboración para el trabajo en el taxi y lo que el sujeto espera de ellas
El trabajo fuera del hogar	Ingresos familiares	Aporte de ingresos provenientes del taxi al ingreso familiar Aporte de otros ingresos provenientes al ingreso familiar	Los ingresos a partir del taxi como principal fuente Acuerdo con que quién debe obtener los ingresos es el jefe de familia Acuerdo con que otros miembros de la familia obtengan ingresos para la manutención familiar Los ingresos del taxi como complemento de otros ingresos, no como fuente principal
	Tiempo destinado al trabajo en el taxi	Cantidad de tiempo destinado al trabajo Cantidad de tiempo destinado a la familia	Parecer sobre la cantidad de tiempo destinado al trabajo y a la familia Satisfacción con que el trabajo en el taxi permite destinar tiempo durante la jornada laboral a la familia Satisfacción con que la jornada laboral extensa permite no tener que estar tanto tiempo en la casa
Lugar de residencia familiar	Espacio de convivencia	Tipo de colonia, barrio, pueblo donde se reside Tipo de actividades laborales a las que se dedican vecinos b.1) Presencia del taxi dentro de las actividades laborales desarrolladas por vecinos	Juicio sobre las condiciones del lugar de residencia Opinión sobre las actividades laborales que desarrollan los vecinos b.1) Juicio sobre la presencia de muchos, pocos o ningún taxista entre los vecinos

	Espacio laboral	Trabajo en la misma zona de residencia	Conocer a los vecinos-clientes Conocer la zona Estar cerca de la familia durante el trabajo
		Trabajo en zona diferente de la de residencia	Trabajar para personas con nivel socioeconómico diferente Salir del lugar de referencia inmediato (el de residencia) Conocer gente y lugares diferentes

Cuadro 3.8 Campo Familia: Interacciones

Conceptos ordenadores	**Dimensiones**	**Subdimensiones**	
		Objetivación	**Significado**
Formas de relación con otros miembros de la familia	Solidaridad	Formas de solidaridad con los miembros de la familia Falta de solidaridad	La relación solidaria con el otro Sentirse solidario con la familia Sentirse apoyado por la familia
	Compartir con otros	Qué, cómo y dónde se comparte	No sentirse solo Necesidad de socializar y compartir con la familia
	Competencia	Formas de competencia - Por obtención de ingresos - Por jefatura familiar	Acuerdo con las formas de competir Opinión sobre las actitudes de los miembros de la familia al competir
	Conflicto	Causas de conflictos familiares Formas de resolución de conflictos familiares	Parecer sobre la existencia de conflictos hacia dentro de la familia Convencimiento de que las formas de solucionarlos son las correctas
	Relaciones de	Miembros de la familia que	Trabajar con otros miembros

	trabajo familiares	trabajan en el taxi	de la familia
		Organización del trabajo en el taxi	Necesidad de separar la relación de la laboral
		Distribución y destino de ingresos	Sentir sobre los conflictos que se generan en la familia por el trabajo (compartir el vehículo, quién define cómo trabajar, quién controla el trabajo)
		Conflictos familiares a causa del trabajo	
Participación dentro de la familia	Ejercicio de la autoridad	Forma efectiva de ejercicio de la autoridad	Conformidad con la forma de relación entre quien ejerce la autoridad y el resto de los miembros de la familia
			Opinión sobre el tipo de prácticas desplegadas (democráticas, autoritarias, paternalistas) para el ejercicio de la autoridad
	Toma de decisiones	Persona que toma las decisiones	Quien toma las decisiones es la persona adecuada
		Forma de tomar decisiones	La forma de tomar decisiones es la adecuada
		La decisión de trabajar en el taxi es decisión individual o familiar	La forma en que se decide trabajar en el taxi es correcta
			Visión de la familia sobre el trabajo en el taxi

Cuadro 3.9 Campo Familia: Significados generales

Conceptos ordenadores	**Dimensiones**	**Subdimensiones**	
		Significados objetivados	**Significados otorgados en la situación concreta**
La familia	Importancia de la familia en la vida del trabajador	El lugar de la familia en el trabajo	El lugar de la familia en el trabajo
		El lugar del trabajo en la familia	El lugar del trabajo en la familia
Expectativas familiares	Opiniones familiares	Opiniones de la familia sobre el taxi, otros taxistas y la organización (para organizados)	Opiniones de la familia sobre el taxi, otros taxistas y la organización (para organizados)

	Proyecto de la familia a futuro	Perspectivas familiares a mediano y largo plazo	Perspectivas familiares a mediano y largo plazo

3.5 Campo de relaciones sociales “Esparcimiento”

Existen discusiones teóricas sobre las diferencias en torno a las nociones de ocio y tiempo libre. Explica Sebastián de Grazia (1966) que el primer término refiere a algo personal, a un estado de la mente o un sentimiento, mientras que el segundo es algo cuantitativo: el tiempo que queda fuera del empleo o que no se relaciona con él. Sin embargo, ambos términos han llegado a ser intercambiables en las sociedades capitalistas, desde el momento en que el trabajo es el estructurador de la vida y el ocio es aquél que se practica en el tiempo libre.

Entendemos que las diferencias entre ambos no son menores como para equipararlos y por ello, no los utilizaremos como sinónimos. El tiempo libre se referirá entonces al tiempo del que disponen los sujetos luego de su trabajo y de realizar aquellas actividades necesarias para su sobrevivencia, como comer, dormir, higienizarse. En ese sentido, las actividades de tiempo libre serán aquéllas que se realicen en el tiempo de no trabajo.

Una manera más compleja de comprender al tiempo libre la ofrece Bourdieu (2000), quien lo concibe como el tiempo liberado de las ocupaciones y las preocupaciones prácticas –en particular, las económicas–, donde su uso se encuentra fuera de las necesidades inmediatas y las actividades que se realizan, no tienen otro fin que ellas mismas y se ejecutan por propia voluntad. Como por ejemplo, el juego, el deporte, la producción y contemplación de obras de arte y todas las formas de especulación gratuita. Esta manera de concebir al tiempo libre, en el marco de la teoría del *habitus*, implica que en el uso de este tiempo hay determinadas estructuras de la sociedad que influyen y que personas que compartan un mismo *habitus* tenderán a hacer un mismo uso del mismo.

A estas consideraciones importantes debemos hacer un llamado de atención. Creemos que el uso que se da o la actividad pueden tener un fin que vaya más allá de su simple ejercicio. Además la misma realización, ya sea de manera individual o con otros,

puede ser significativa en términos subjetivos. En especial, nos interesa analizar cómo el uso del tiempo libre puede o no influir, por un lado, en el trabajo del taxista; por el otro, en la identidad con su ocupación, con su grupo de compañeros, con la comunidad de taxistas y con la organización.

Por otro lado, el ocio se refiere a aquellas actividades que, fuera de las obligaciones laborales, realizan las personas con el fin de divertirse, descansar o desarrollarse. Una forma sencilla de comprender al ocio es considerarlo como el "tiempo en que una persona puede hacer lo que le apetece, un tiempo (…) para diversiones o recreo" (de Grazia, 1966, p. 4) por libre elección y que hace que las personas expresen su libertad (Kaplan, 1960; Kraus, 1971).

Por lo tanto, los dos conceptos aluden a situaciones diferentes, pero ninguno de los dos abarca de manera completa al campo de relaciones sociales del que nosotros queremos dar cuenta. Por ello, optamos por utilizar la noción de esparcimiento para referirnos a aquel espacio donde se desarrollan actividades con las características mencionadas para el ocio que pueden o no desarrollarse de manera voluntaria y fuera del tiempo de trabajo o también dentro de él. Ampliar el concepto de ocio, y para ello utilizar el más abarcador de esparcimiento, nos resulta especialmente importante en nuestro caso de estudio, puesto que los taxistas muchas veces realizan actividades de esparcimiento durante el proceso de trabajo, y en ocasiones ese esparcimiento se imbrica de tal manera que pasa a formar parte de aquél. Lo concebimos como una construcción no estrictamente individual, sino que en ella influyen las interacciones de los sujetos y sobre todo las pautas culturales.

En otro orden, en tanto la mayoría de los estudios sobre la vinculación del ocio o el tiempo libre con el trabajo, buscaron ver cómo éste último influye sobre los primeros (en el tiempo disponible, en el tipo de prácticas realizadas, en qué clases según su ubicación como trabajadora o no tenían derecho o podían desarrollar esas prácticas, en la disponibilidad dineraria que da el trabajo que habilite el consumo (considerado este último como actividad de tiempo libre), entre otras, nosotros proponemos seguir el camino inverso. Es decir, cómo el esparcimiento influye en el trabajo. En ese sentido, recuperamos algunas propuestas teóricas y conceptos que han abordado el tema, con la precaución que mencionábamos recién, pero que nos permiten acercarnos al tema tal como lo hemos

planteado. Incluso muchos de los estudios aun cuando buscaban analizar cómo el trabajo influye sobre el ocio o tiempo libre, han mostrado que existe una influencia mutua entre ambos (Mills, 2000; Moreno, 2006).

Si el trabajo era en la Antigua Grecia considerado algo negativo, penoso y degradante, exclusivo de los esclavos (Méda, 1998), con el advenimiento del capitalismo el trabajo pasa a ser considerado positivamente. Esto sucede, en especial con el advenimiento protestantismo, el cual además dar tal connotación, imprime una moral al trabajo: es el obrar el que llevará a la gloria, como lo explicó Weber (1973). Es decir, desde la Reforma el trabajo pasa a ser concebido como lo moral, lo que se debía hacer. Con el ocio pasó justamente lo contrario. En la antigüedad, aquél era reservado a los ciudadanos, por tanto los pertenecientes a la élite, de sexo masculino a quienes el ocio les permitía su pleno desarrollo a través de la filosofía, el arte o el deporte y sólo a través del ocio podía surgir la felicidad (de Grazia, 1966). Pero más adelante el cristianismo lo censuraría al equipararlo con la pereza. Y el protestantismo irá más allá al considerarlo perjudicial tanto para la economía como para la moral. El peor de los pecados sería entonces dilapidar el tiempo (Sue, 1992; Weber, 1973).

Pero incluso en tiempos en que predominaban las ideas puritanas, el ocio fue visto por algunos como un ideal de liberación del hombre de las penas que imponía el capitalismo. Por ejemplo, Paul Lafargue (1973) proponía que los obreros reclamaran su derecho a la pereza, que ellos redujeran voluntariamente sus horas de trabajo, para así conseguir la alegría y superar la humillación a la que estaban expuestos. Eric Fromm (1971), por su parte, creía que el carácter alienado del trabajo no puede tener más que dos efectos en los trabajadores. Por un lado, el desprecio por aquél; por el otro, el ideal de la ociosidad total.

Siguiendo a Heller (1977), en contextos de alienación de la vida, del trabajo y de las relaciones sociales, en ocasiones, es posible considerar al juego –y podemos extenderlo a otras actividades de esparcimiento– como una evasión, un punto de apoyo, una isla de libertad, más que como espacio de la libre subjetividad. Habermas es aún más crítico ya que desde su óptica el ocio es una categoría residual del trabajo y una prolongación de éste, regido bajo la misma lógica del capital: es un complemento y una regeneración del sujeto.

En esta línea, Max Horkheimer también cuestiona la supuesta libertad en estas actividades, al afirmar que el hombre se encuentra gobernado por los mismos mecanismos en éstas que en el trabajo (Munné, 1980).

Lo que es importante remarcar aquí es que bajo determinadas condiciones sociales e históricas tanto el trabajo como el esparcimiento son valorados de manera diferente, y muchas veces se los ha calificado como contrapuestos. Pero esas definiciones son construcciones sociales y por tanto mutan con el tiempo y con las distintas sociedades. Pero además, esas definiciones y las manifestaciones del trabajo y el esparcimiento no son uniformes en todo el planeta. En efecto, en los distintos países, en las distintas regiones, en las distintas ciudades e incluso hacia dentro de ellas y en las diversas colectividades, presentan características particulares. Como plantea Bourdieu (2000), el tiempo es un producto de una particular historia individual y colectiva. Por ello, lo que importa es descubrir, en su *historicidad*, la delimitación del tiempo de esparcimiento respecto del tiempo de trabajo en la vida cotidiana.

En otro orden, Susan Clark, Andrew Harvey y Susan March (1990) han demostrado a partir de una serie de estudios empíricos en diferentes países que dentro de una misma sociedad el uso del tiempo es afectado por distintas variables: el sexo, la edad, el estatus, la situación laboral, el estado civil, la tenencia o no de hijos. Es decir, no puede pensarse al ocio como un conjunto de actividades que son realizadas y vividas de manera homogénea por los distintos miembros de la sociedad, aun siquiera entre sujetos pertenecientes a una misma clase social, sino que son influidos por una serie de estructuras para su desarrollo.

Como ya introducíamos, consideramos que trabajo y esparcimiento, el tiempo dedicado al trabajo y el tiempo dedicado al esparcimiento, pueden combinarse o superponerse. En efecto, “las actividades de tiempo libre, en ocasiones, se empalman o se trascienden a sí mismas dificultando su delimitación y especificidad, debido a su organización, funcionamiento, ejecución, interpretación, representación” (Huerta Rojas, 1999). En el trabajo hay lugar para el “amor, juegos, competiciones, desafíos, pequeñas tiranías, visitas” (de Grazia, 1966, p. 43), que forman parte del mismo trabajo, lo que hace que su separación resulte difícil.

Por lo tanto, consideramos que existen, por un lado, prácticas de esparcimiento separadas del trabajo –aquellas que se desarrollan fuera de él, en tiempos y espacios diferentes, aunque en ocasiones puedan realizarse con sus compañeros. Por ejemplo, culturales, lúdicas, deportivas, sociales, políticas, religiosas, manuales, recreativas Muchas de esas actividades pueden ser consideradas como una vía para cubrir una necesidad. Pero en ocasiones, a la vez que persiguen ese objetivo, son también espacio de esparcimiento. Por el otro, actividades de esparcimiento imbricadas en el proceso de trabajo. Ambos tipos de actividades nos interesan para nuestro estudio. En el primer caso, el ejercicio de prácticas deportivas, asistencia a espectáculos públicos, participación en festejos o festividades, entre otras posibles. En el segundo caso, por ejemplo, escuchar la radio o música, conversar con los pasajeros, compartir la comida con otros taxistas, o juntarse a escuchar la radio, platicar o compartir una bebida mientras aguardan al pasaje.

Para abordar su estudio, partimos de considerar al espacio de la vida cotidiana que en la sociedad se concibe como esparcimiento y las actividades que en él se desarrollan según las costumbres, tradiciones, hábitos del momento histórico actual, así como otras manifestaciones que pueden verificarse durante el mismo proceso de trabajo de los taxistas.

¿Cómo interpretar a las actividades de esparcimiento? Puede ser como predecía Friedmann (1958), una compensación al trabajo, es decir, la posibilidad de recobrar la armonía física y nerviosa afectada por aquél; un escape (Heller, 1977; Lanfant, 1978); el ámbito propicio para entablar un nuevo tipo de relaciones sociales (Gorz, 1982); diversión, distensión, gozo personal, fomento a la formación, la información, la capacidad creadora o la convivencia social (Moreno, 2006); una recompensa por el tiempo, energía y esfuerzos invertidos en la actividad laboral; un modo de expresión de intereses. Y creemos, pueden aparecer otras posibles significaciones. Ese espacio de la vida cotidiana y las actividades que se realizan no son imposiciones estructurales de la sociedad, sino que los sujetos los significan individual y colectivamente de una manera tal que llevará a la acción particular, a las actividades de esparcimiento que desarrollen.

Por otro lado, deben rescatarse en los procesos de interacción y de significación, por qué se desarrollan estas actividades, por qué unas y no otras, los valores puestos en

juego, qué emociones se generan, qué esperan los taxistas al desarrollar este tipo de actividades, en qué medida esas expectativas se cumplen, y cómo es vivida la actividad.

3.5.1 Síntesis de conceptos ordenadores, dimensiones y subdimensiones

Cuadro 3.10 Campo Esparcimiento: Estructuras

Conceptos ordenadores	Dimensiones	Subdimensiones	
		Objetivación	Significado
Tiempo de esparcimiento	Tiempo	Tiempo disponible para esparcimiento (tiempo libre)	Poder disponer de tiempo para elegir qué hacer Poder disponer de tiempo libre a actividades no elegidas voluntariamente
		Tiempo de trabajo donde se realizan actividades de esparcimiento	Parecer sobre posibilidad de esparcirse durante el trabajo
	Actividades	Actividades disponibles socialmente para el esparcimiento	Juicio sobre disponibilidad de actividades para desarrollar más allá del trabajo
		Actividades desarrolladas por los taxistas	El por qué de la afinidad con determinadas actividades de esparcimiento Poder acceder a determinadas actividades y no a otras
Condicionamientos demográficos, económicos, sociales	Condicionamientos demográficos	Edad Sexo Estado civil	Inclinación hacia determinadas actividades de esparcimiento acuerdo a la edad, el sexo o al estado civil
	Condicionamientos económicos	Nivel de ingresos Equipamiento	Contar con recursos necesarios para desarrollar actividades de

		tecnológico de la vivienda Propiedad de vehículo taxi	esparcimiento No poder desarrollar determinadas actividades por falta de recursos necesarios
	Condicionamientos sociales	Nivel educativo Situación de clase	Acuerdo con desarrollo de actividades de esparcimiento acuerdo a su nivel educativo y a su situación de clase Aceptación del acceso a determinadas actividades de esparcimiento por condición de clase

Cuadro 3.11 Campo Esparcimiento: Interacciones

Conceptos ordenadores	**Dimensiones**	**Subdimensiones**	
		Objetivación	**Significado**
Actividades de esparcimiento durante tiempo libre	Actividad desarrollada	Tipo de actividad desarrollada Frecuencia y duración de actividad Personas con quién se desarrolla la actividad	Opinión sobre necesidad de realizar estas actividades Sentir sobre el compartir con otros actividades de esparcimiento
	Involucramiento en la actividad	Necesidad de realizar actividad de esparcimiento Nivel de involucramiento en la actividad	Diferencia entre realizar una actividad por necesidad o por libre voluntad Compromiso con la actividad
Actividades de esparcimiento durante tiempo de no trabajo	Actividad desarrollada	Tipo de actividad desarrollada Frecuencia y duración de actividad Personas con quién se desarrolla la actividad	Opinión sobre la realización de estas actividades Compartir con otros actividades de esparcimiento
	Involucramiento en	Necesidad de realizar actividad de	Diferencia entre realizar una actividad por

	la actividad	esparcimiento Nivel de involucramiento en la actividad	necesidad o por libre voluntad Compromiso con la actividad
Formas de relación con otros	Competencia	Éxito en la actividad Competencia leal/ desleal	La necesidad de competir Acuerdo con las formas de competir Conformidad con las actitudes de los participantes al competir
	Solidaridad	Formas de solidaridad con otros Falta de solidaridad	La relación solidaria con el otro Sentirse solidario con otros Sentirse apoyado por otros
	Compartir con otros	Qué, cómo y dónde se comparte	No sentirse solo Necesidad de socializar

Cuadro 3.12 Campo Esparcimiento: Significados generales

Conceptos ordenadores	**Dimensiones**	**Subdimensiones**	
		Significados objetivados	**Significados otorgados en la situación concreta**
El esparcimiento	El esparcimiento El esparcimiento como socializador	Por qué esparcirse Para qué esparcirse Cómo esparcirse	Por qué esparcirse Para qué esparcirse Cómo esparcirse
Expectativas de uso del tiempo de esparcimiento	Proyecto de esparcimiento a futuro	Parecer sobre trabajar o esparcirse Perspectivas de esparcimiento a futuro	Parecer sobre trabajar o esparcirse Perspectivas de esparcimiento a futuro

3.6 Campo de relaciones sociales: espacio urbano

Nos interesa en nuestra investigación estudiar la ciudad en su relación con nuestro problema de investigación. Reviste especial importancia no sólo como soporte o contexto físico en el que se inserta la actividad laboral del taxista, aunque por supuesto no es menor que ésta sea el espacio de trabajo, sino también por su influencia en la conformación de la identidad de los sujetos. En ese sentido pretendemos indagar, por un lado, qué elementos de ella en tanto estructura influyen en el trabajo y en el significado que a él le otorgan. Por otro lado, qué significados construyen de la misma ciudad, como ciudadanos y como trabajadores. Pero además nos interesa indagar en cómo a través de su acción y de manera subjetiva la construyen. Por lo tanto, implica entender qué es la ciudad, como estructura, como espacio de interacción, como espacio de significación y de prácticas espaciales.

Comenzamos la discusión haciendo referencia a los aportes de la Escuela de Chicago en sus estudios sobre la ciudad. A pesar de las críticas que ha recibido, sobre todo por el énfasis ecológico y por la falta de profundización en la heterogeneidad que se presenta en el medio urbano (Remy y Voyé, 1976) o por la consideración de la ciudad como producto de un orden natural donde los actores no tienen una acción política activa sobre ella, es importante sintetizar su idea general sobre la ciudad por su influencia en estudios posteriores y, por otro lado, rescatar algunos de los aportes que han hecho sobre este tema. Robert Park (1936) tuvo la precaución de notar que los habitantes de la ciudad no son iguales y que entre ellos existen relaciones de dominación. A través de la ella, que opera entre los límites que le imponen el terreno y otras características naturales de la localización una comunidad, establece y mantiene el orden, determina el modelo ecológico general de la ciudad y la relación funcional entre las distintas áreas de la misma. Esta visión muestra una tendencia al orden y a la funcionalidad entre los distintos componentes de la ciudad, pero a pesar de ello puede reconocerse la consideración de las relaciones de fuerzas diferentes, la competencia entre ellas y las relaciones de dominación que existen dentro de una comunidad.

A diferencia de la concepción de la ciudad como natural y espontánea, la Sociología Urbana Francesa sostiene que aquélla es un producto que resulta de un proceso

de producción (Topalov, 1979). En ese sentido, "es una forma de socialización capitalista de las fuerzas productivas" (p. 20) que crea las condiciones necesarias para la producción, circulación del valor y reproducción de la fuerza de trabajo.

Dentro de la misma línea, dice Castells que el espacio es un producto social, "es especificado siempre por una relación definida entre las distintas instancias de una estructura social: la económica, la política, la ideológica y la coyuntura de las relaciones sociales que resulta de ello (1985, p. 473). Pero además el espacio produce efectos sobre el resto de la coyuntura social. Esta visión estructural el autor la matiza, hasta cierto punto, al plantear que cada situación se constituye de prácticas cuyos efectos secundarios expresan una cierta autonomía relativa. Pero la misma palabra "relativa" marca la carga estructural de la perspectiva, ya que esas mismas prácticas se encuentran bajo leyes dependientes de la estructura. En este marco, para el análisis, el espacio existe sólo como soporte de relaciones sociales determinadas.

En contraposición a las posturas anteriores, existen otras que niegan, no hacen referencia o hacen a un lado en el análisis a las estructuras. Los existencialistas optaron por ver al espacio como vivencial o *el vivido* y lo entienden "como medio para la vida humana" (Ortega Valcárcel, 2000, p. 345). Ash Amin y Nigel Thrift (2002) conciben las ciudades como formaciones sociales diferenciadas o imaginarios o virtualidades. Estas posturas nos dejan ver que el espacio puede ser concebido como algo más que un soporte, que una estructura.

Pero como plantean José Ortega Valcárcel (2000) y Guy Di Meo (1999), las dimensiones objetivas y subjetivas no son representaciones opuestas ni una sustituye a la otra, idea y praxis se presentan de manera conjunta. Antoine Bailly y Hubert Beguin precisan en ese sentido, que el espacio (objetivo, físico) cobra sentido cuando es percibido, "a través de las representaciones que los hombres se hacen de él" (2000, p. 59).

Algunos autores ante la concepción general del espacio como soporte, optaron por incorporar otro concepto, el de territorio. Es el caso, por ejemplo, de Claude Raffestein para quien el territorio es el espacio reordenado por la cultura de la sociedad o de Di Meo que conjuga en el territorio al espacio social y al espacio vivido (Di Meo, 1999). El

primero, se refiere al espacio material y el segundo, a los sentidos y significados sobre aquél, incorporando la dimensión subjetiva al análisis del espacio.

En esta línea de considerar al espacio o al territorio en sus sentidos objetivos y subjetivos, algunos autores ofrecen propuestas teórico analíticas integradoras para su análisis. Henri Lefebvre propuso que el espacio es el producto de la práctica, la percepción y la imaginación, de manera que tal que puede reproducirse, representarse y experimentarse de diferentes maneras (Tonkiss, 2005). Por su parte, Pedro Pírez (1995) concibe que detrás de la ciudad se conjugan dos tipos de procesos: los de acumulación capitalista y los de la dominación de esta forma social, mientras que es posible encontrar realidades sociales heterogéneas, con actores diferentes en niveles diversos –económico, social, étnico, género, cultural o político. Allí, la sociedad, los individuos y grupos, actúan según constricciones estructurales económicas, sociodemográficas o políticas, pero la acción no estaría predeterminada, sino que dependería de cómo los actores jueguen sus papeles, y esto en su relación con el territorio urbano. En este marco, la ciudad se constituye como una unidad socio-territorial, un conjunto de aglomerados de soportes físicos que permiten las relaciones sociales.

En el funcionamiento la ciudad, el transporte reviste una importancia central, porque es a través del cual se unen "las diferentes unidades espaciales y las que actividades que se desarrollan en ese ámbito" (Garrido Palacios, 1998, p. 33). Así como en los otros medios de transporte, en el caso de los taxistas es directa su relación de su trabajo con la construcción de la ciudad. El uso del espacio público para su trabajo implica que el mismo trabajo da connotaciones particulares al espacio urbano. El número de taxis en circulación y su forma de trabajo afecta la congestión vehicular. Sus maneras de manejar muchas veces producen una reacción negativa por parte de otros conductores. Los colores de los coches también influyen en la imagen del paisaje que los transeúntes se forjan de la ciudad.

Lo sujetos construyen distintas percepciones en torno a dichos elementos. Ellas provienen de actores diferentes y muestran las contradicciones que existen en una ciudad donde convergen personas y organizaciones con intereses diversos. Algunos son transeúntes, otros trabajan, otros utilizan y/o ocupan el espacio público para laborar. Confluyen necesidades e intereses divergentes y a veces opuestos que pueden llegar a

convertirse en un conflicto. Las fuerzas con las que cuenten, su capacidad de presión sobre la Administración Pública, de resistencia hará que determinados actores hagan prevalecer sus intereses por sobre los de los otros. En estas interacciones sociales, por lo tanto, también se construye el espacio urbano.

Por otro lado, el circular por la ciudad enfrenta a los taxistas con situaciones particulares del espacio urbano. Pueden vivir la fragmentación, la heterogeneidad, la desigualdad y otorgarles significados particulares que son necesarios identificar. Así mismo, algunos no recorren toda la ciudad, sino que por su decisión o por las características de la organización de su trabajo, sólo desempeñan su actividad en una zona, en una colonia, en la montaña. Para ellos, es posible que la ciudad sea sólo ese espacio en el que actúan laboralmente y, por lo tanto, los significados que le otorguen sean diferentes a los anteriores. En ocasiones, algunos taxistas laboran en la misma colonia donde residen por lo que el espacio de la vida familiar, vecinal, de esparcimiento, se superpone con la laboral.

El hecho de que los taxistas circulen y trabajen de manera libre por la ciudad no quiere decir que puedan hacer uso de ella en plena libertad. La ciudad por medio de sus regulaciones –formales e informales– limita el acceso y trabajo a determinadas zonas. Asimismo, pueden influir en la significación que otorguen los taxistas a esas regulaciones, a la ciudad, o al menos a parte de ella.

De lo dicho hasta aquí, podemos sintetizar que el espacio urbano no determina, aunque condiciona las relaciones sociales que en él se desarrollan y las significaciones que se le asignan. Además, en tanto construcciones socio–históricas no pueden considerarse como algo dado e inmutable, sino que son los actores los que lo construyen y lo recrean de manera constante. ¿De qué manera dar cuenta de estos procesos?

Una manera es identificar de qué manera las *prácticas espaciales* y las interacciones construyen el territorio o territorialidad (Di Meo, 1999). Por este último concepto se entiende siguiendo a Alicia Lindón (2006c), a la relación o vínculo que del sujeto con el territorio. Una forma de entender esa relación puede realizarse a través de la experiencia urbana. La autora propone estudiar la “experiencia de trabajo” que implica tomar en consideración el punto de vista del trabajador, integrar el trabajo con otras

dimensiones de la vida cotidiana e incorporar al espacio como parte del trabajo (Lindón, 2006a).

En ese sentido, estimamos conveniente entender la experiencia urbana "del trabajar", en tanto creemos que los taxistas al desarrollar su actividad laboral en la ciudad, en algún sentido la conocen, se apropian de ella, le otorgan significados particulares, que se van acumulando, pero que también pueden ir cambiando. Esos significados pueden ser de cada sujeto o colectivos, pueden encontrarse similitudes entre los de los diferentes taxistas o ser heterogéneos e incluso pueden existir significados contradictorios en la misma persona.

Es decir, en este caso particular el espacio urbano es parte del proceso de trabajo en sentido material y simbólico. Importa entonces rescatar las experiencias urbanas del trabajar, en su dimensión práctica –el uso y sus implicancias en el trabajo– y los significados que se asignan. Todo esto especialmente, en relación con las problemáticas presentes en la Ciudad de México y que afectan de manera directa a quienes laboran en el espacio urbano público. Esto, sin olvidar que la ciudad es una construcción histórica y política (Waquant, 2007), inmersa en un tiempo y en un espacio de escala diferente, que también influyen sobre ella.

Una dimensión fundamental a tener en cuenta son los los problemas urbanos. Éstos son comprendidos por Castells como "los procesos sociales de consumo colectivo" (1971, p. 195), ámbito en el que la planificación urbana pasa a tener un rol central en tanto interviene de manera consciente y deliberada a través de la organización y el control espacial (Iracheta, 1987) en busca de paliar las insuficiencias del acceso al consumo, en especial, del consumo colectivo y en la gestión técnico-económica de las ciudades (Castells, 1971). En ese sentido, dependen de instituciones administrativas y políticas, por tanto, investidas de autoridad. Pero las necesidades individuales o colectivas no pasan a ser tratadas socialmente en tanto no se expresen en un juego político. Las necesidades serán objeto de disputa y los diferentes actores involucrados ejercerán en ese juego su margen de poder para instalar sus intereses como tema y para lograr su resolución. Esto conlleva la posibilidad de conflictos, generación de alianzas.

Francisco Sabatini y Ricardo Jordan Fuchs (1988) proponen distinguir entre dos tipos de problemáticas. Por un lado, aquéllos problemas sociales que cobran relevancia en la ciudad. Por el otro, los propios de ella. Realizar tal diferenciación conceptual y práctica es, según los autores, dificultosa por la disquisición de lo que es y no es urbano. No obstante ello, analizan una serie de problemas de la ciudad, de los que recuperamos uno dada su importancia para el caso de la Ciudad de México y que afecta de manera directa al ejercicio de la actividad laboral del taxista.

3.6.1 Síntesis de conceptos ordenadores, dimensiones y subdimensiones

Cuadro 3.13 Campo Espacio Urbano: Estructuras

Conceptos ordenadores	Dimensiones	Subdimensiones	
		Objetivación	Significado
Regulaciones de la ciudad	Regulaciones formales	Normas para la circulación Normas para el trabajo en el taxi	Satisfacción con la manera en que las normas regulan la circulación y el trabajo en el taxi
	Regulaciones informales	El tránsito Las formas de manejar La necesidad de transporte	El transporte como dinamizador de las actividades socioeconómicas de la ciudad El nivel de tránsito dificulta el trabajo La forma en que los ciudadanos, los taxistas y otros transportistas manejan dificulta el trabajo
Organización espacial	Espacio público	Espacios habilitados para trabajar Utilización del espacio urbano para el desarrollo de la actividad laboral	Trabajar en el espacio público El espacio público como lugar de trabajo Sentir sobre la limitación al acceso a determinados espacios

	Problemas urbanos	Tipos de problemas urbanos Efectos sobre el trabajo del taxista	Importancia de los problemas urbanos Los problemas urbanos influyen en el trabajo diario
	Metropolitización	Extensión de la ciudad Límites político-administrativos al trabajo	Opinión sobre las ventajas y desventajas de la extensión de la ciudad El límite de la Ciudad como límite al trabajo

Cuadro 3.14 Campo Espacio Urbano Interacciones

Conceptos ordenadores	**Dimensiones**	**Subdimensiones**	
		Objetivación	**Significado**
Convivencia del trabajo con problemáticas urbanas	Uso del espacio	Ocupación del espacio Negociación por el uso Estrategias para su uso	Sentir sobre la lucha por el uso del espacio Parecer sobre la exclusión espacial Tener que arreglárselas para usar el espacio público
	Congestión vehicular	Afectación al trabajo del taxista de la cantidad de automóviles y forma de manejar La colaboración de los taxis a la congestión vehicular Estrategias para superar la congestión vehicular	Opinión sobre la influencia del tránsito en el trabajo y en la salud del trabajador Opinión sobre la influencia de los taxistas en el tránsito Tener que arreglárselas para superar la congestión vehicular
	Inseguridad	Delitos en la ciudad Delitos donde los taxistas son víctimas o victimarios Tipo de delitos involucrados	Sentir la inseguridad en la ciudad Sentir la inseguridad en el trabajo (real e imaginada)
	Ejercicio de la autoridad pública	Tipo de acciones que realizan funcionarios de distintos niveles de autoridad pública realizan sobre los taxistas	Parecer sobre las acciones de los funcionarios en relación con los taxistas Parecer sobre las acciones de los taxistas en relación con

		Tipo de acciones que realizan los taxistas sobre funcionarios de distintos niveles de autoridad pública	los funcionarios Opinión sobre las formas de relacionarse
Relación con otros actores (Conductores de vehículos, posibles clientes, transeúntes, funcionarios públicos)	Solidaridad	Formas de solidaridad Falta de solidaridad	La relación solidaria con el otro Sentirse solidario con el otro Sentirse apoyado por el otro
	Compartir con otros	Qué, cómo y dónde se comparte	No sentirse solo Necesidad de socializar y compartir con otros
	Competencia	Formas de competencia	Las formas de competir son correctas Opinión sobre las actitudes de los sujetos al competir
	Conflictos	Causas Dinámicas Forma de resolución de conflictos	Opinión sobre la existencia de conflictos Necesidad de superación de conflictos Acuerdo con las formas de resolución de conflictos

Cuadro 3.15 Campo Espacio Urbano Significados generales

Conceptos ordenadores	**Dimensiones**	**Subdimensiones**	
		Significados objetivados	**Significados otorgados en la situación concreta**
La ciudad	La ciudad como espacio de trabajo	La ciudad como lugar de trabajo La calle como lugar de trabajo	La ciudad como lugar de trabajo La calle como lugar de trabajo
Expectativas	Proyecto de la ciudad a futuro	Situación socio-económica Problemas urbanos	Situación socio-económica Problemas urbanos
	Proyecto de la ciudad a futuro	Problemas urbanos vinculados al trabajo	Problemas urbanos vinculados al trabajo

	como espacio de trabajo	Relación entre taxistas y otros actores	Relación entre taxistas y otros actores
		El servicio de transporte	El servicio de transporte
		El servicio de taxi	El servicio de taxi

CAPÍTULO 4: LOS TAXIS Y LOS TAXISTAS EN LA CIUDAD DE MEXICO

4.1 El transporte público de pasajeros

El transporte es un sector crítico tanto para las economías como para la vida cotidiana, puesto que su función principal es la movilidad de personas y bienes. Desde el punto de vista económico, se encuentra relacionado de manera directa con sectores productivos como "la energía, infraestructura, comercio, servicios, industria y agricultura" (Rivas Tovar et al., 2007).

En México, el sector se compone de tres tipos de transporte: el terrestre (autotransporte y ferrocarril), el marítimo y el aéreo. A su vez, en el nivel federal, según la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal (2010) vigente, el servicio de autotransporte se clasifica en: transporte de carga, transporte de turismo y transporte de pasajeros. El transporte de carga es aquél que porta mercancías y que se presta a terceros en los caminos de jurisdicción federal. El de turismo es el que de forma no regular traslada hacia centros o zonas de interés a personas con fines recreativos, culturales y de esparcimiento. Por último, el autotransporte de pasajeros traslada a personas de manera regular sujeto a horarios y frecuencias para la salida y llegada de los vehículos.

En el nivel local, en la Ciudad de México, la prestación de los servicios públicos de transporte es una obligación de la Administración Pública del Distrito Federal, a través de empresas públicas, organismos descentralizados o por concesiones otorgadas a personas físicas o morales. La concesión es "el mecanismo mediante el cual, quien tiene la titularidad de determinadas atribuciones y facultades, o de ciertos bienes y derechos delega su ejercicio o aprovechamiento a favor de un tercero" (Fernández Ruiz, 2003, p. 394). Específicamente la concesión administrativa se refiere, según el autor, a la transferencia que realiza la Administración Pública a particulares "del desempeño de algunas de las actividades no esenciales que tiene atribuidas, o del aprovechamiento y explotación de

bienes del dominio público, mediante la constitución a favor de tales particulares, de derechos o poderes previstos en el ordenamiento jurídico" (p. 395).

La Ley de Transporte y Vialidad del Distrito Federal (2011) establece –a diferencia de la clasificación en el nivel federal– que en el nivel local, el servicio de transporte se clasifica en de carga y de pasajeros. No se incluye la categoría Turismo. A su vez, el transporte de pasajeros se clasifica en público, mercantil, privado y particular. El servicio de transporte público se subdivide en masivo (por ejemplo, el Sistema de Transporte Colectivo Metro), colectivo (como autobuses y microbuses), individual (los taxis) y de bicicletas adaptadas (los bicitaxis).

El servicio del transporte público individual de pasajeros –el taxi– opera bajo la modalidad de concesión. El Gobierno del Distrito Federal otorga concesiones a personas físicas, los concesionarios, que se encargan de prestar el servicio. Las mismas se otorgan, en principio y según lo establece la norma, según las requerimientos y demandas del mismo. Sin embargo, pueden también operar otras cuestiones en el otorgamiento. Por ejemplo, la decisión política de incorporar a taxis irregulares al padrón regular, cumplimentar una decisión judicial ante el amparo de algún taxista que solicita que se regularice su situación o al decir de algunos actores –sin que nosotros podamos comprobarlo empíricamente–, por la corrupción de algún funcionario que a cambio de dinero o algún favor entrega "placas"[22] a algunos taxistas u organizaciones.

Para obtener una concesión, la Ley de Transporte y Vialidad del Distrito Federal (2011) establece los siguientes requisitos:

- ser de nacionalidad mexicana;
- si fuera una persona moral, acreditar su existencia legal y presentar sus estatutos en términos de la Ley de Inversión Extranjera. En su objeto social se deberá considerar la prestación del servicio público de transporte de pasajeros;
- acreditar su capacidad técnica administrativa y financiera para la prestación del servicio;
- garantizar su experiencia y solvencia económica;

[22] La placa es la materialización de la concesión en un número que porta cada vehículo.

- presentar carta de objetivos y plan de trabajo, que manifieste la forma en que se llevará a cabo la prestación del servicio público;
- presentar el programa general de capacitación que se aplicará anualmente a sus trabajadores en su caso;
- cumplir con los requisitos exigidos en otras leyes, en la Declaratoria de necesidades y en las bases de licitación, en su caso;
- presentar el programa anual de mantenimiento de la unidad o parque vehicular objeto del transporte;
- presentar el programa para la sustitución o cambio de la unidad o parque vehicular y,
- presentar declaración y programa sobre la adquisición de la tecnología requerida que le permita participar de las concesiones.

En efecto, en tanto servicio público su fin es cubrir una necesidad general de la población –el transporte– y es una responsabilidad del Estado garantizar su provisión, que en este caso se realiza a través de terceros. Sin embargo, es su derecho y obligación regular y controlar la prestación del servicio. En la Ciudad de México, el control y administración recae sobre la SETRAVI, específicamente a través la Dirección General del Servicio de Transporte Público Individual de Pasajeros (Taxi). La regulación, en la Asamblea Legislativa del Distrito Federal y también al Poder Ejecutivo local.

4.2 El transporte individual de pasajeros

El servicio público de transporte individual de pasajeros, el taxi, consiste en el traslado de uno o más pasajeros en vehículos denominados taxis, que se ofrece al público, a través del pago de una tarifa. Ésta es el monto de dinero que pagan los usuarios por el servicio de transporte recibido. Se calcula, en general[23], por medio de un dispositivo electrónico

[23] Los taxis que operan en la modalidad de taxi turístico y los que tienen sus bases en las terminales de autobuses –y en el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, aunque éstos quedan fuera de nuestro

llamado taxímetro. Éste es encendido por el taxista al comenzar el trayecto y una vez concluido, el aparato calcula el precio del viaje, sumando una parte fija –llamada bajada de bandera o *banderazo*– y una variable según la distancia recorrida o tiempo de espera si el vehículo no se encuentra en movimiento con el pasajero abordo –cada 250 metros de recorrido se suma una ficha.

Según la SETRAVI (2003) para la década de 1940, el número de taxis que se encontraban registrados era de 4 689 taxis. En la década siguiente, comenzaron a circular los taxis conocidos como "cocodrilos", característicos por el diseño y colores con que estaban pintados: una serie de triángulos blancos y el resto del coche en colores verde y negro. Este taxi se conserva en la memoria de los citadinos, incluso ha sido motivo de referencia por el grupo musical popular Maldita Vecindad, que en 1998, muchos años después de la desaparición de ese modelo, le ha dedicado a ese taxi una canción y dice en su letra "El cocodrilo en la calle es la memoria y las historias de la gran ciudad". Estos vehículos circularon hasta 1970 cuando se decide unificar la cromática al amarillo con otro medio de transporte, las "cotorras"

El servicio de taxis ha mostrado incrementos notables sobre todo en épocas de desocupación y crisis económicas. Fue a partir de la ocurrida en la década de 1970 y el ajuste económico realizado en México, que el servicio de taxis ha oficiado como receptor de desocupados del sector formal. Bernardo Navarro Benítez realiza una precisión al respecto "muchas de las liquidaciones de empleados públicos o privados fueron a 'invertirse' en vehículos, 'permisos' o placas de taxis que permitieron emplear a los múltiples desplazados por el reajuste económico" (2004, p. 21). Este mismo proceso, se dio entre los años 1994 y 1997 cuando se incrementaron la destrucción de puestos de trabajo y los despidos de trabajadores. Para el año 1996, según establece el Manual Administrativo de la Secretaría de Transportes y Vialidad (2003), se encontraban registradas 90 000 unidades y se incorporarían 18 000 más durante la gestión de gobierno de esa época.

El aumento de taxis llevó a una sobreoferta que redundó en "diversos problemas en la operación del servicio presionando a la baja los ingresos de los taxistas e incrementando

estudio de caso puesto que su operación es en territorio federal y no local– cuentan con tarifas convencionales que son fijas según la distancia a cubrir.

sus tiempos de circulación ‘en vacío’ para la búsqueda de pasaje” (Navarro Benítez, 2004, p. 23). Es posible apreciar un movimiento similar a partir del año 2008, cuando también en época de crisis económica y problemas en el mercado de trabajo se ha visto incrementado el número de taxis. De este modo, podemos muchos de los hoy taxistas han destinado la indemnización obtenida por la expulsión de su trabajo anterior a la compra de un vehículo y/o de placas.

En otro orden, dentro del transporte público de pasajeros, el servicio de taxis es el sector con el mayor número de unidades en funcionamiento. Hace seis años superaba en cuatro veces el número de colectivos y “el número de taxis por habitante registrados y en servicio (…) supera las proporciones de ciudades como Madrid y París (…), Sao Paulo y Nueva York” (p. 11). La extensión del servicio de taxis en la Ciudad de México importa no sólo por la cantidad de unidades *per se*, sino también por sus efectos: las condiciones obsoletas de la mayoría de los vehículos y las formas particulares de organización y operación impactan de manera negativa –sobre todo contaminando– el medio ambiente.

A pesar de que la flota de taxis en la Ciudad sólo representa el 2,91 por ciento de los vehículos totales, aporta “el 8,82% de las principales emisiones contaminantes del aire generadas por todo el sector del autotransporte metropolitano” (p. 78).

Entre los años 2007 y 2009, en la Ciudad se llevó a cabo la regularización de los taxis en circulación, a través del “Programa Integral para la Atención y Mejoramiento del Servicio de Transporte Público Individual de Pasajeros”. Involucró, por un lado, a los taxis regulares que no contaban con los requisitos vigentes al día, y, por el otro, a taxis tolerados, que redujo el número de los mismos en la ciudad. Para mediados de 2010, el padrón de taxis se componía de 130 000 regulares.

Para marzo de 2011, según información de la SETRAVI obtenida a través de la Oficina de Transparencia, 131 778 vehículos prestaban el servicio de transporte público individual de pasajeros. Asimismo, el padrón de Licencias Tarjetón Tipo B –que son las que se otorgan a los operadores– contaba con 236 213 operadores habilitados.

Según una síntesis realizada por la SETRAVI de la Encuesta 2007 de Origen Destino, que ofrece información sobre la movilidad de los residentes de Zona Metropolitana del Valle de México, en el período de relevamiento –del 12 de mayo al 16

de junio de 2007– más de la mitad de los viajes que se realizaban en el área conurbada, se efectuaban por medio de transporte público y la mayoría quedaban dentro del Distrito Federal. Dentro del transporte público, el servicio de taxi representaba un porcentaje limitado –el 17 por ciento– de los viajes realizados. La Encuesta de Origen Destino citada muestra que para el año 2007 se producían en la Ciudad alrededor de 1 300 000 viajes diarios en taxis.

Por lo tanto, los taxis, aun proveyendo una reducida cantidad de viajes y movilidad en relación con otros medios de transporte público, son los que representan el mayor número de vehículos dentro del transporte público de pasajeros y el que mayor número de trabajadores incorpora dentro del sector.

El servicio se presta con vehículos especialmente destinados para ello. Deben cumplir algunas especificaciones técnicas como contar con 4 puertas, cajuela y una cromática particular. Antes del año 2009, dada la multiplicidad de colores que tenían los taxis, se decidió unificarla. A partir del mes de junio de ese año, los taxis deben estar pintados de los colores dorado y candy, con las inscripciones y dibujo del Ángel de la Independencia en blanco. Sin embargo, los taxis turísticos pueden contar con una cromática diferente, plateada o negra, y los de montaña son blancos con dos franjas en los laterales, dorado y candy. Asimismo, las agrupaciones de radiotaxis y taxis de sitio pueden solicitar a la SETRAVI, una cromática especial: color blanco, con dos franjas en la parte inferior lateral del coche, dorada y candy. Esta condición, la cromática diferenciada para radio taxis y taxis de sitio, no fue prevista desde un principio por las autoridades, sino que a partir de la demanda de las organizaciones, se inició un proceso de negociación y se llegó a un acuerdo respecto de esta cromática especial.

El servicio de taxis es utilizado por personas de distintos estratos sociales, a diferencia de lo que sucede en la mayoría de los países en desarrollo, donde el taxi es utilizado por personas con ingresos medios o altos que pudiendo tener un vehículo particular, deciden no tenerlo o que aún contando con uno, prefieren utilizar un taxi por comodidad (Lowitt, 2006). Quizá México escape a lo que el autor sugiere porque las tarifas del servicio son relativamente bajas. El taxi frecuentemente es complemento de otros medios de transporte para llegar a destino.

Además tiene la característica de que la mayoría de los trayectos que realizan son cortos, por ejemplo, desde la salida del Metro al lugar de trabajo o para llevar a los niños desde el hogar a la escuela. En muchas ocasiones suelen hacer uso de él personas que cuentan con vehículo propio que prefieren el uso del servicio de taxi al coche particular puesto que les resulta más económico que sacar el particular, gastar en gasolina y luego pagar en un estacionamiento o a un cuidador en la calle. Así mismo, les reduce el tiempo que necesitan para llegar a destino, ya que no deben sacar su vehículo, buscar lugar para aparcar o llevarlo hasta un estacionamiento y luego realizar a pie la distancia entre donde dejan el coche y el lugar a donde se dirigen.

En México, como en la mayoría de los países del mundo, el taxi es un servicio regulado. ¿Qué es lo que se regula? La cantidad de taxis –a través del otorgamiento de concesiones–y las tarifas. En la Ciudad, las tarifas son fijadas por el Jefe de Gobierno a propuesta del Secretario de Transportes y son publicadas en la Gaceta Oficial. En el caso del otorgamiento de concesiones, la SETRAVI propone al Jefe de Gobierno y a la Asamblea la necesidad de otorgar nuevas –o como sucedió hace pocos años, la regularización del total de unidades en funcionamiento–, y la Asamblea es el organismo encargado de sancionar la norma con las condiciones para su realización.

Además de estas materias fundamentales, también se establecen las obligaciones y derechos de los concesionarios; las zonas y formas de circulación; las sanciones; los tipos, cromáticas, antigüedad de los vehículos; y las modalidades bajo las cuales opera el servicio, entre otras. La SETRAVI a través de su Dirección General de Transporte Individual de Pasajeros es la encargada de regular, vigilar y desarrollar las relaciones entre el concesionario, el pasajero y las dependencias del gobierno involucradas. Es decir, es el organismo que se ocupa de regular, ordenar y garantizar el funcionamiento cotidiano del servicio.

México cuenta con un mercado regulado y es cada municipio el encargado de fijar sus normas. En la Ciudad de México, por un lado, existe diversidad de tipos de taxis y el pasajero puede elegir entre ellos según la tarifa –aunque no sólo por ello, ya que elementos subjetivos también entran en juego, como por ejemplo la concepción que tenga cada uno respecto de la seguridad que le brinda cada tipo o el estado de las unidades. Por otro lado,

el número de taxis en la ciudad es elevado –aunque esto es relativo según el horario del día o el clima. Y si bien, las tarifas están reguladas, cada tipo de taxi tiene fijado un precio para la bajada de bandera y para la ficha, las demandas por aumentos de las tarifas por parte de los operarios son constantes. Pero además, las tarifas diferenciadas han hecho que en algunas zonas taxis de sitio que teniendo tarifas superiores a los libres, debieron bajarlas y equipararlas a estos últimos para poder incrementar el número de pasajes.

La problemática de la tarifa está directamente relacionada con los ingresos del taxista, ya que éstos dependen de ella junto a la cantidad de pasajes realizados, la cantidad de horas diarias de trabajo y los costos de trabajar (gasolina, mantenimiento del coche, pago de impuestos y, si pertenecen a una organización, el pago de cuota a la organización). La preocupación por la tarifa está presente de manera constante tanto entre taxistas como en la autoridad pública. Los primeros demandan aumentos de la misma que se encuentra sin cambios desde hace años, mientras que los costos de trabajar aumentan a diario, en especial la gasolina y el mantenimiento del vehículo. Por otro lado, la autoridad pública tiene la presión de los operadores y concesionarios por un lado y la de la ciudadanía por el otro, la que no desearía que las tarifas se incrementen.

Esta discusión es central en el estudio, en primer lugar, porque buena parte de taxistas realizan esta actividad para obtener ingresos; en segundo lugar, porque de las tarifas depende en parte la demanda del servicio, y en tercer lugar, porque junto con la obtención de placas que habiliten el ejercicio de la actividad, son las dos temáticas más conflictivas desde la perspectiva de los trabajadores, sus organizaciones y la autoridad pública.

En otro orden, con el fin de tratar de reducir la inseguridad en los servicios de taxis, a partir del mes de julio de 2009, se implementa el Programa Taxi Seguro. La Secretaría está entregando a los taxistas un nuevo tarjetón que deben colocar de manera obligatoria en el vidrio de la puerta trasera del acompañante donde figuran datos del coche y del taxista, incluida su fotografía. El fin es que el pasajero antes de abordar el vehículo pueda verificar que quien conduce es la misma persona que figura en el tarjetón y es el operador asignado a ese taxi. Un año después de la entrada en vigencia del Programa, ya se han entregado más de 186 000 tarjetones.

Por último, se encuentra vigente un Programa de Sustitución Vehicular de la SETRAVI, que busca sacar de circulación vehículos del año 1998 y anteriores que ya no deberían estar funcionando como taxis. El mismo consiste en que se entrega al concesionario $15 000 para la compra de un coche nuevo a cambio de la chatarrización del viejo. Un número importante de taxistas se han apuntado al Programa y entre la acción estatal y de los concesionarios, se han sustituido más de 68 000 vehículos (Secretaría de Transporte y Vialidad, 2010).

4.3 El mapa de los taxis: multiplicidad de modalidades en la prestación del servicio

Decíamos que para el año 2011 se contaba con un padrón de 131 778 concesiones. Sin embargo, esa no es la cantidad de coches que circula diariamente, ya que algunos no salen debido a que no trabajan los 7 días de la semana, por estar sustituyendo la unidad, porque el concesionario[24] no cuenta con los choferes para manejar los vehículos, porque los vehículos se encuentran en refacción, porque deben realizar trámites vinculados a su labor como taxista, porque dependiendo de la antigüedad del coche puede ser que un día a la semana entre las 10 y 22 horas no circule, entre otros. Según la estimación de un dirigente de una organización y de un funcionario público, son alrededor de 90 000 taxis los que diariamente trabajan en el Distrito Federal.

Pero además de éstos, prestan servicio en la ciudad taxis que no cuentan con concesión oficial, llamados coloquialmente, "piratas". Pese a la propuesta de eliminación de taxis tolerados a través del Programa que recién hicimos referencia, se calcula que aún circulan entre 10 000 y 30 000 irregulares –las cifras varían según las informe la autoridad pública u organizaciones de taxistas respectivamente.

[24] Una persona que tiene a su nombre las placas es un concesionario. Un concesionario puede tener hasta cinco placas a su nombre, pero en la práctica puede tener más a través de prestanombres. Muchos de ellos rentan sus placas a operadores, con lo que quienes conducen el vehículo no son sus propietarios de las mismas, ni tienen la figura de concesionario.

También existen empresas que ofrecen el servicio de "taxi ejecutivo". Consiste en compañías que reciben vía telefónica la solicitud de en vehículo para transporte y lo envía al lugar indicado por el cliente. De allí lo transportan a destino y calculan la tarifa en función de los kilómetros recorridos –por lo menos teóricamente, porque suele realizarse "a ojo"– y no por medio de taxímetro. Además, como no cuentan con la concesión otorgada por la SETRAVI, los vehículos no cuentan con la cromática oficial de taxi, sino que parecen ser particulares.

Contamos en la actualidad distintas modalidades bajo las cuales opera el servicio. La mayor parte de los taxistas trabajan de manera libre, es decir, se movilizan buscando pasaje y transportando sin un recorrido fijo ni una vinculación a alguna base para el ejercicio de la actividad.

Luego, se encuentran los taxis de base o de sitio que prestan el servicio a través de espacios físicos autorizados donde el taxista recoge al pasajero. Dentro de esta categoría se encuentra un grupo especial, los taxis que laboran en el Aeropuerto y centrales de ómnibus que fijan una tarifa fija por distancia que se abona en la base antes del viaje. Los sitios o bases son autorizados por la SETRAVI a organizaciones debidamente inscriptas. A mediados del año 2010, son 1 943 las bases y los sitios autorizados (Secretaría de Transporte y Vialidad, 2010). Para la habilitación la organización debe realizar, además de los pagos, presentar su acta constitutiva y padrón de asociados, un estudio de factibilidad, otro de impacto ambiental, contar con la autorización de la Delegación y del Comité Vecinal de la colonia. Existen además bases que se encuentran en funcionamiento pero no tienen el permiso legal.

Además, contamos con los radio taxis, que son aquellos que perteneciendo a una base, a una terminal o alguna otra área autorizada, cuentan con un sistema de comunicación a través de cual los usuarios pueden conectarse a una base para solicitar el servicio y el taxista recoge al pasajero donde éste lo indique.

Por último, los taxis turísticos son los que prestan servicio de manera exclusiva en centros de atracción turística previamente autorizados, como hoteles, restaurantes, museos y lugares recreativos. Suelen no utilizar taxímetro y sus tarifas se ajustan según la distancia

a recorrer y tienen la particularidad de ser sensiblemente más caros que las otras modalidades mencionadas.

Según una estimación realizada en el estudio de Navarro Benítez, para el año 2004 cerca del 90 por ciento de los taxis que prestan servicios en el Distrito Federal lo hacen de manera libre, mientras que el 10 por ciento restante adopta alguna de las otras modalidades mencionadas: de base, radio o turístico. Sin embargo, con la apertura de nuevas bases y sitios es posible que la proporción haya ido modificándose. Según un funcionario de la SETRAVI y algunos dirigentes de organizaciones de taxistas, entre un 70 por ciento y 80 por ciento sería el porcentaje de taxis libres en la actualidad.

Sumado a estas modalidades, siguiendo una experiencia llevada a cabo en la ciudad de Puebla, se están incorporando al servicio los llamados "taxis rosas". La idea fue impulsada por un grupo de taxistas y la SETRAVI acordó su implementación. Los vehículos a utilizar tienen como distintivo su color –el rosa–, son manejados por mujeres y los pasajeros que pueden hacer uso de ellas son exclusivamente también mujeres. El objeto de incorporar esta forma de prestación es garantizar mayor seguridad en especial para las pasajeras, aunque también para las conductoras.

4.4 El perfil de los taxistas de la Ciudad de México

En primer lugar presentamos algunos datos con el fin de reconstruir el perfil sociodemográfico del operador de taxi.

La mayoría de los encuestados pertenecen al sexo masculino, ascendiendo su porcentaje a poco más de 97 por ciento. Según una encuesta propia aplicada entre los meses de junio y agosto de 2009 a taxistas de la Ciudad25, las mujeres que prestan el servicio son casos excepcionales. Estos datos se acercan a los proporcionados por la ENOE, la que

[25] Recordamos que el cuestionario no fue elaborado ni aplicado con el fin de obtener información estadísticos sino exploratorios. En ese sentido, el análisis que aquí se realiza no debe tomarse como representativo estadísticamente sino que sirve para ilustrar las diferentes categorías, que son complementadas con datos provenientes de otras fuentes.

establecía que para el año 2006, el 99,5 por ciento pertenecían al sexo masculino[26]. Sin embargo, un informe de Gestión de SETRAVI elaborado a partir del padrón de concesionarios sostiene que en el año 2009, el 72 por ciento de los concesionarios[27] son hombres y 28 por ciento mujeres. Esto muestra una diferencia sustancial entre lo que nosotros hayamos y lo relevado por la ENOE. Es posible que la diferencia entre lo que nosotros hayamos y lo relevado por la ENOE, por un lado, y los datos de la SETRAVI, por el otro, se deba a que mujeres adquieran concesiones de taxi para luego rentarlas o prestarlas para que otro sujeto oficie de operador.

El cuadro siguiente muestra el sexo de cada uno de quienes han contestado nuestra encuesta y el gráfico a continuación muestra visualmente la preponderancia de hombres por sobre las mujeres.

Cuadro 4.1: Sexo de los operadores de taxis de la Ciudad de México

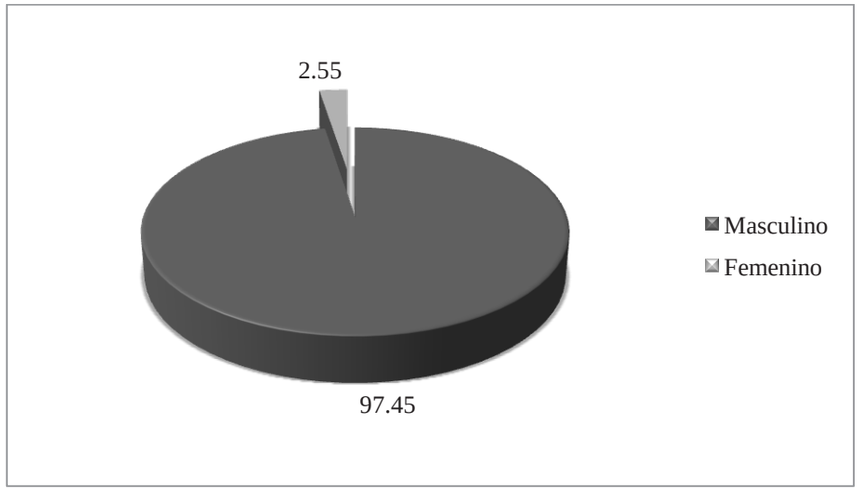
Sexo	Cantidad de operadores de taxis	Porcentaje
Masculino	268	97.45
Femenino	7	2.55
Total	275	100

Fuente: Elaboración propia con base en encuesta propia aplicada a operadores de taxis entre junio y agosto de 2009

[26] Los datos corresponden a la Zona Metropolitana de la Ciudad de México y fueron relevados en el año 2006 por el Instituto Nacional de Estadística y Geografía a través de la Encuesta Nacional de Ocupación y Empleo. Los datos de taxistas provienen del grupo unitario correspondiente a Conductores de autobuses, camiones, camionetas y automóviles de pasajeros.

[27] Una persona que tiene a su nombre las placas es un concesionario. Un concesionario puede tener hasta cinco placas a su nombre, pero en la práctica puede tener más a través de prestanombres. Muchos de ellos rentan sus placas a operadores, con lo que quienes conducen el vehículo no son sus propietarios de las mismas, ni tienen la figura de concesionario.

Gráfico 4.1: Sexo de los operadores de taxis de la Ciudad de México



Fuente: Elaboración propia con base en encuesta propia aplicada a operadores de taxis entre junio y agosto de 2009

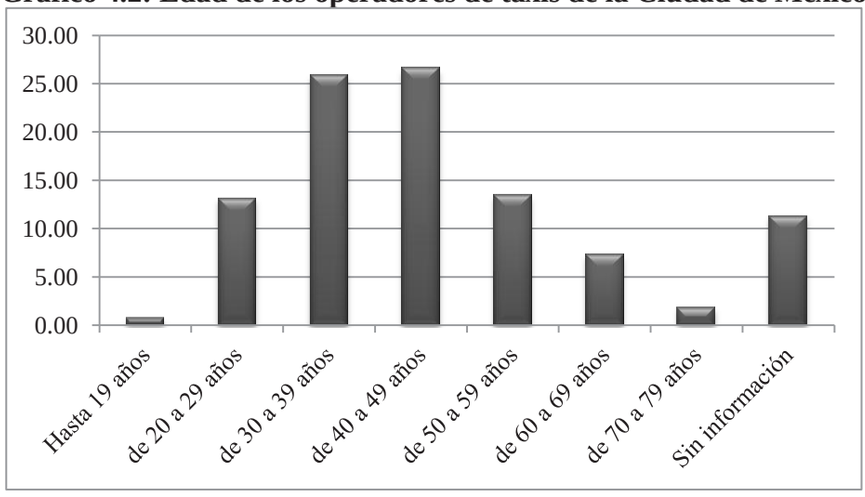
Siguiendo los datos arrojados por la encuesta que aplicamos, el rango etario va desde los 18 hasta los 79 años, mostrando una concentración importante, más de la mitad, entre los 30 y 50 años de edad. Hemos agrupado por franjas de 10 años a las respuestas y lo que puede observarse en el cuadro y gráfico siguientes, es que la mayor parte de los taxistas pertenecen a la edad media.

Cuadro 4.2: Edad de los operadores de taxis de la Ciudad de México

Edad	Cantidad de operadores de taxis	Porcentaje
Hasta 19 años	2	0.73
de 20 a 29 años	36	13.09
de 30 a 39 años	71	25.82
de 40 a 49 años	73	26.55
de 50 a 59 años	37	13.45
de 60 a 69 años	20	7.27
de 70 a 79 años	5	1.82
Sin información	31	11.27
Total	275	100

Fuente: Elaboración propia con base en encuesta propia aplicada a operadores de taxis entre junio y agosto de 2009

Gráfico 4.2: Edad de los operadores de taxis de la Ciudad de México



Fuente: Elaboración propia con base en encuesta propia aplicada a operadores de taxis entre junio y agosto de 2009

Estos datos nos llevan a pensar en algunos puntos que deberán ser profundizados más adelante. En primer lugar, en tanto considerado trabajo de fácil ingreso y poca calificación requerida, suele considerarse esta actividad como posible primera inserción de los jóvenes. Pero éstos son una proporción minoritaria dentro del conjunto. Pero además aun cuando esta condición pudiera haber operado para taxistas de edad mayor, ésta no ha sido su primera actividad laboral –como se verá más adelante. Por otro lado, también se piensa en este trabajo como posible ocupación de adultos mayores que no pudiendo obtener empleo por ya encontrarse jubilados o próximos a realizarlo, optan por el taxi como complemento de ingresos de su jubilación o único ingreso para quienes no cuentan con tal. Sin embargo, también puede verificarse que este grupo no es el mayoritario. Es decir, deberíamos analizar en qué casos y de qué manera la ocupación opera como posible primer ingreso o como alternativa para adultos mayores y por qué es realizada en su mayoría por adultos de edad media.

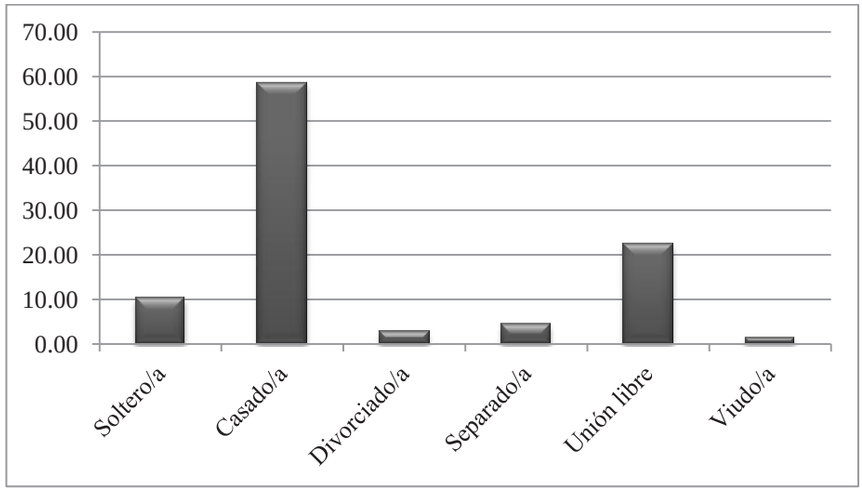
Respecto de su estado civil, resalta la cantidad de taxistas casados o con unión libre. Los porcentajes de ambos juntos, representan más del 81 por ciento del total. Puede verificarse esto en el cuadro y gráfico siguientes.

Cuadro 4.3: Estado civil de los operadores de taxis

Estado Civil	Cantidad de operadores de taxis	Porcentaje
Soltero/a	28	10.18
Casado/a	161	58.55
Divorciado/a	8	2.91
Separado/a	12	4.36
Unión libre	62	22.55
Viudo/a	4	1.45
Total	275	100.00

Fuente: Elaboración propia con base en encuesta propia aplicada a operadores de taxis entre junio y agosto de 2009

Gráfico 4.3: Estado civil de los operadores de taxis



Fuente: Elaboración propia con base en encuesta propia aplicada a operadores de taxis entre junio y agosto de 2009

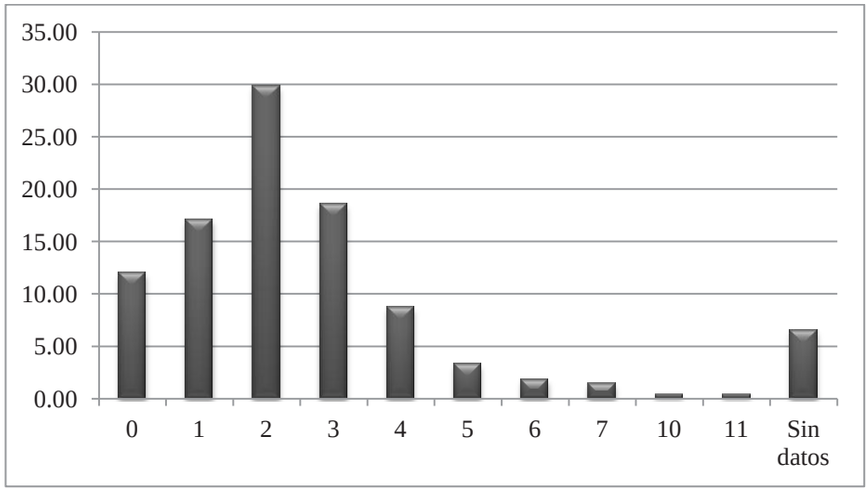
Un número no menor de taxistas tiene hijos –sólo el 12 por ciento manifiesta no tenerlos–, la mayoría tiene hasta 3 hijos. Puede verse la frecuencia y porcentaje en el Cuadro 4.4 y en el Gráfico 4.4, resalta que las cantidades de hijos más frecuentes son 2, 3 y 1.

Cuadro 4.4: Cantidad de hijos de los operadores de taxis

Cantidad de Hijos	Cantidad de operadores de taxis	Porcentaje
0	33	12.00
1	47	17.09
2	82	29.82
3	51	18.55
4	24	8.73
5	9	3.27
6	5	1.82
7	4	1.45
10	1	0.36
11	1	0.36
Sin datos	18	6.55
Total	275	100.00

Fuente: Elaboración propia con base en encuesta propia aplicada a operadores de taxis entre junio y agosto de 2009

Gráfico 4.4: Cantidad de hijos de los operadores de taxis



Fuente: Elaboración propia con base en encuesta propia aplicada a operadores de taxis entre junio y agosto de 2009

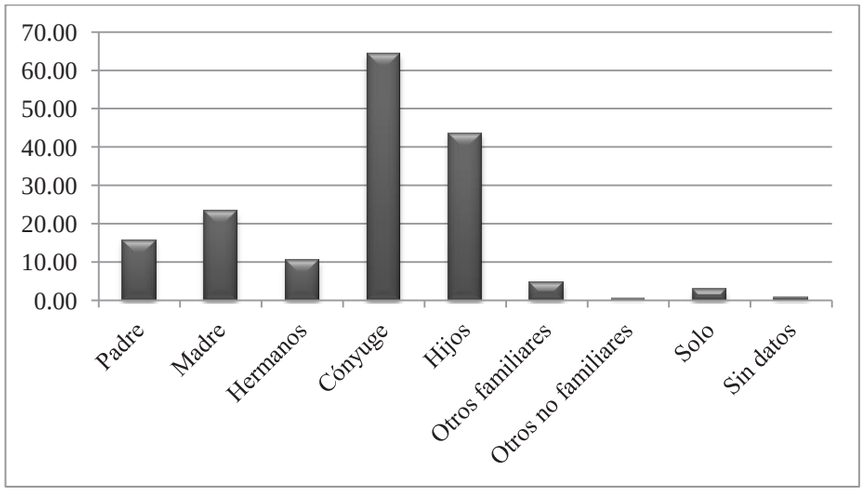
La mayoría de los taxistas vive con sus familiares directos, en especial con el/la cónyuge y los hijos. Son relativamente pocos los que viven solos. En el Cuadro 4.5 y Gráfico 5.5 se puede verificar con quienes viven los taxistas.

Cuadro 4.5: Personas con quienes viven los operadores de taxis

Persona con quien vive	Cantidad de operadores de taxis	Porcentaje
Padre	43	15.64
Madre	64	23.27
Hermanos	29	10.55
Cónyuge	177	64.36
Hijos	120	43.64
Otros familiares	13	4.73
Otros no familiares	1	0.36
Solo	8	2.91
Sin datos	2	0.73

Fuente: Elaboración propia con base en encuesta propia aplicada a operadores de taxis entre junio y agosto de 2009

Gráfico 4.5: Personas con quienes viven los operadores de taxis



Fuente: Elaboración propia con base en encuesta propia aplicada a operadores de taxis entre junio y agosto de 2009

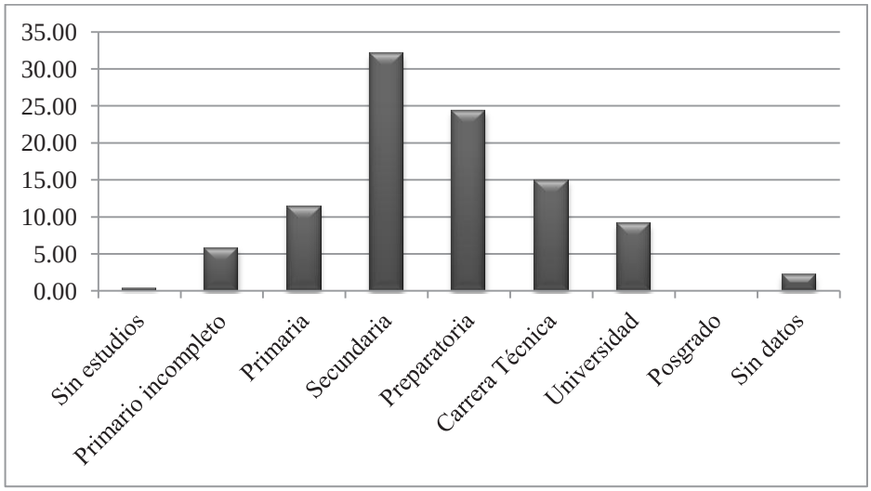
El nivel de estudios alcanzado por los taxistas es sumamente heterogéneo, tal como muestran los Cuadro 4.6 y Gráfico 4.6. Se encuentran casos que no cuentan con estudios formales, mientras otros tienen hasta universitarios completos. A pesar de ello, la mayor parte, el 32 por ciento, ha culminado sus estudios secundarios, seguido por quienes han cursado la preparatoria, más del 24 por ciento. Quienes han realizado una carrera técnica –casi el 15 por ciento– son más que quienes han terminado la escuela primaria –poco más del 11 por ciento.

Cuadro 4.6: Nivel de estudios de los operadores de taxis

Nivel de estudio alcanzado	Cantidad de operadores de taxis	Porcentaje
Sin estudios	1	0.36
Primario incompleto	16	5.82
Primaria	31	11.27
Secundaria	88	32.00
Preparatoria	67	24.36
Carrera Técnica	41	14.91
Universidad	25	9.09
Posgrado	0	0.00
Sin datos	6	2.18
Total	275	100.00

Fuente: Elaboración propia con base en encuesta propia aplicada a operadores de taxis entre junio y agosto de 2009

Gráfico 4.6: Nivel de estudios de los operadores de taxis



Fuente: Elaboración propia con base en encuesta propia aplicada a operadores de taxis entre junio y agosto de 2009

En otro orden, la mayoría de los taxistas han tenido una cantidad de trabajos previos al ingreso de la actividad. Son pocos taxistas que manifiestan que la ocupación en el taxi ha sido su primera ocupación remunerada, menos del 7 por ciento. En efecto, más de la mitad antes de desempeñarse como taxista había trabajado en un empleo en empresa privada, casi el 21 por ciento había trabajado de manera autónoma y el 12 por ciento como empleado estatal.

La dispersión de ocupaciones que desarrollaban de manera previa es notable. Sin embargo, resaltan quienes provenían de una ocupación como comerciante o vendedor, el 13.62 por ciento de los que habían tenido un trabajo anterior, y, como chofer, casi el 16 por ciento. Del total de trabajadores que tienen experiencia laboral anterior, el 61 por ciento, se desempeñó en algún momento de su vida como chofer de camión de carga, autobús, microbús u otro tipo de vehículo.

4.5 Condiciones de trabajo de los taxistas de la Ciudad de México

El vehículo utilizado como taxi es el medio de producción principal, necesario de manera indefectible para poder desarrollar la actividad. El mismo puede o no ser de propiedad de quien lo maneja. Algunos manejan un auto prestado, especialmente cuando más de un miembro de la familia trabaja el mismo coche.

Los datos obtenidos a partir de la encuesta aplicada a taxistas muestran que poco más de la mitad de los operadores son dueños de su coche, mientras que el resto lo rentan. Otras fuentes de información, como funcionarios públicos locales y dirigentes de organizaciones de taxistas, también corroboran esa proporción. Ellos calculan que a la fecha la mitad de los operadores son propietarios del vehículo y la concesión.

Entre quienes rentan el coche, casi la totalidad lo realiza por día, mientras que los menos lo hacen de manera mensual. El monto promedio de renta diaria más frecuentemente pagado es de entre $200 y $250. La renta mensual más usualmente pagada es de $4 000.

Los taxistas suelen trabajar seis días a la semana, lo que serían 24 días al mes aproximadamente. Si dividimos la renta mensual por 24 días de trabajo, resulta que estarían pagando el equivalente a $158.13 diarios, es decir, el 27 por ciento menos que si se pagara diariamente. Cobrar de manera diaria es una decisión tomada por los concesionarios para asegurarse la entrega de la cuota o en caso de que no se haga poder retirar el coche al arrendatario de manera casi inmediata. En general, el chofer –en la jerga del taxi cuando se dice “chofer”, se suele estar haciendo referencia a quien conduce el vehículo sin ser su propietario– debe acudir a la residencia o lugar del trabajo del concesionario para efectivizar el pago. Son muy pocos los que permiten que el pago se realice por medio de depósito bancario. Por lo tanto, las transacciones en general se realizan de manera informal.

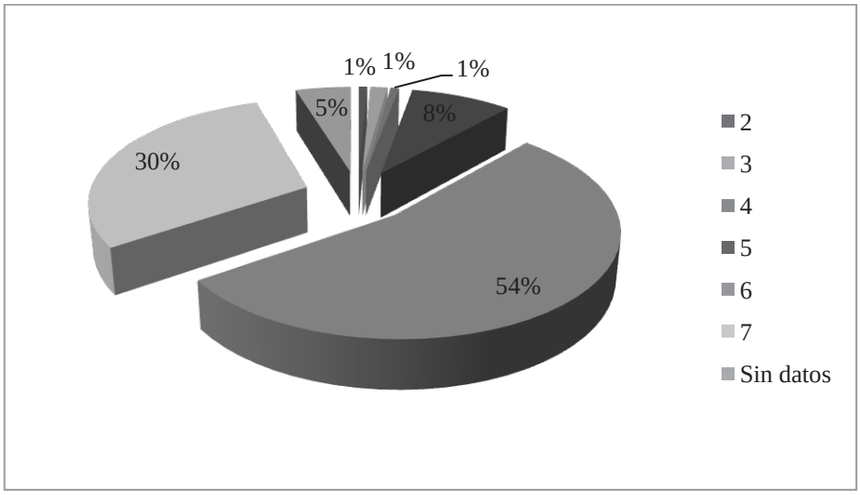
Decíamos, según la encuesta aplicada, más de la mitad de los taxistas trabajan 6 jornadas a la semana. Pero si a ellos sumamos los que lo realizan 7 días semanales, representan a casi el 90 por ciento del total. Puede visualizarse de manera clara en el cuadro y gráfico a continuación.

Cuadro 4.7: Días de trabajo a la semana de los operadores de taxis

Cantidad de días de trabajo	Cantidad de operadores de taxis	Porcentaje
2	2	0.73
3	4	1.45
4	2	0.73
5	24	8.73
6	148	53.82
7	82	29.82
Sin datos	13	4.73
Total	275	100.00

Fuente: Elaboración propia con base en encuesta propia aplicada a operadores de taxis entre junio y agosto de 2009

Gráfico 4.7: Días de trabajo a la semana de los operadores de taxis



Fuente: Elaboración propia con base en encuesta propia aplicada a operadores de taxis entre junio y agosto de 2009

Podemos decir entonces que quienes se dedican a esta actividad lo realizan casi, si no todos los días de la semana. Debemos tener en cuenta que puesto que algunos vehículos tienen más de 5 años de antigüedad[28], hay un día a la semana en el que aquéllos no pueden circular. Por lo que aun cuando quisieran trabajar una jornada adicional, no pueden hacerlo. No obstante ello, algunos en esos días trabajan en un horario reducido, en aquél que les es permitido transitar por la ciudad o se aprovecha ese día para hacer el mantenimiento del vehículo, que de otro modo deberían hacerlo en otro momento interrumpiendo la jornada habitual de transporte de pasajeros, lo que significaría la no generación de ingresos durante ese tiempo. Un taxista explica esto:

> Mi coche lo descanso los lunes. Es el día que me toca Hoy no circula. El lunes trato de hacerle lo que se necesite del coche, ya sea frenos, este…, cualquier cosa. (Héctor, taxista, diciembre 2010).

En general, las jornadas de trabajo en la actividad del taxi suelen ser extensas, tanto en el caso de la Ciudad de México como en la mayoría de las ciudades del mundo. Por ejemplo, un estudio realizado sobre taxistas en Los Ángeles, Estados Unidos, especifica

[28] Según la regulación vigente, los taxis al cumplir los 5 años de antigüedad, un día a la semana esos vehículos no pueden circular.

que los conductores trabajan un promedio de setenta y dos horas semanales, a veces hasta entre dieciocho y veinte horas al día (Blasi & Leavitt, s/f). En nuestro estudio, aun cuando pudieran surgir configuraciones de trabajo asimilables al trabajo asalariado, la jornada se extiende en función de la decisión del taxista de cuánto tiempo trabajar. Pero además, la jornada puede verse interrumpida o "convivida" por otras actividades externas al trabajo, como de esparcimiento o familiares. De este modo, se desdibuja la figura clásica de una jornada con una extensión horaria determinada.

Esto implica dos cuestiones principales. Por un lado, la necesidad de tener presente que no necesariamente la diferencia de horas en que se termina de trabajar y que se inicia, es el tiempo efectivo que se ha trabajado. Por otro lado, que la combinación del trabajo con actividades extra laborales, hacen que la jornada, las pausas y descansos, adquieran características particulares importantes de identificar al momento de explicar el trabajo, la manera en que los operadores lo significan y su posible efecto en la conformación de una identidad.

En la Ciudad de México, la mayor proporción trabajan 12 horas diarias. Pero es importante resaltar también que quienes lo hacen 8 horas o menos suman menos del 14 por ciento del total. Como comentan los taxistas:

> Más o menos trabajamos… Yo trabajo más o menos unas 12, 13 horas diarias. Hay que ver el día. (Marcelo, taxista, noviembre 2010).

> Trabajaba 12 o 14 horas y llegué a trabajar 24 horas el 12 de diciembre. Pero cuando es tuyo el taxi, es pesado, pero el dinero es para ti. De todos modos tienes que trabajar mucho, se me hace que las tarifas en México son muy económicas (Germán, ex taxista, mayo de 2010).

> Yo comienzo a trabajar a las 5 AM hasta las 10 AM, almuerzo, me vuelvo a subir como a las 11.30, trabajo hasta las 2.00, 2.30 de la tarde. Como, descanso 1 hora, 1 hora 30 y me vuelvo a subir a trabajar y a las 10, 11 de la noche me paro y al otro día vuelvo a hacer lo mismo. (Guadalupe, taxista, junio de 2010).

Trabajar esa cantidad de horas aparece como una necesidad. Si pudieran trabajarían menos horas, pero necesitan pasar tantas horas prestando el servicio si quieren obtener una cantidad de ingresos determinada. Esa cantidad de ingresos, en efecto, no es la misma para

todos. Algunos quieren obtener lo necesario para cubrir los costos y los gastos del hogar. Pero otros deciden trabajar más con el objeto de capitalizar, generar un ahorro, que les permita comprar el coche propio, las placas, otros taxis o abandonar la actividad y dedicarse a otra cosa. Como puede verse en las palabras de un taxista que manifiesta que trabaja muchas horas:

> Pero no las siento, porque me gusta mi trabajo. Me fascina. (…) Porque trabajando bien, deja el taxi. (…) Si en este trabajo te gusta progresar, eres ambicioso para tu trabajo, te vas para arriba. (Guadalupe, taxista, junio de 2010).

Respecto de los ingresos obtenidos por los operadores, los analizamos de dos maneras diferentes. Por un lado, como ingreso total (el dinero obtenido por pasajes en una jornada de trabajo). Por el otro, como ingreso neto (lo que le queda al taxista para él luego de pagar los costos de trabajar: gasolina, refacciones, impuestos, limpieza, y en su caso, renta de coche y/o placas, y/o cuota a la organización). En ambos casos, ya sea en ingresos totales o netos, existe una gran dispersión, yendo desde quienes dicen obtener al día $100 y $80 hasta $1000 y $800 respectivamente, según la encuesta aplicada.

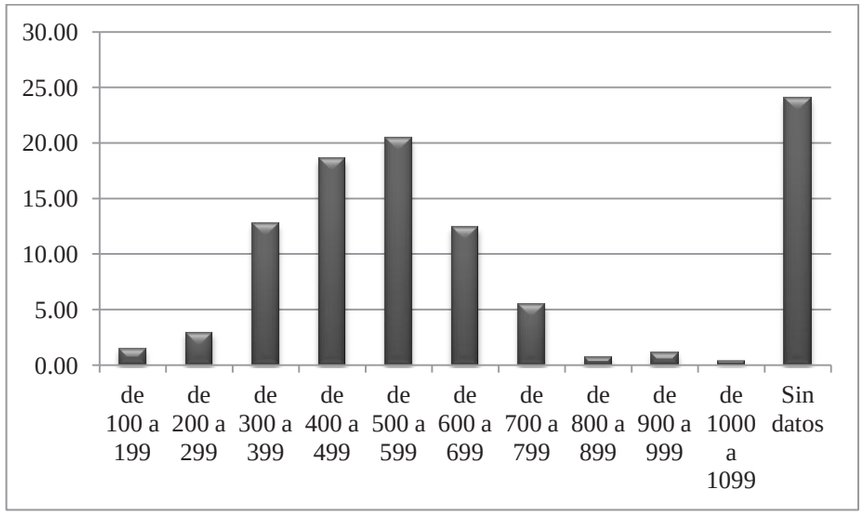
A pesar de estas diferencias, en el caso de ingresos totales se muestra una concentración de ingresos en el medio de entre ambos extremos. Puede verificarse la distribución en el cuadro y gráfico siguientes.

Cuadro 4.7: Ingreso total diario de los operadores de taxis

Ingreso total diario (en pesos)	Cantidad	Porcentaje
de 100 a 199	4	1.45
de 200 a 299	8	2.91
de 300 a 399	35	12.73
de 400 a 499	51	18.55
de 500 a 599	56	20.36
de 600 a 699	34	12.36
de 700 a 799	15	5.45
de 800 a 899	2	0.73
de 900 a 999	3	1.09
de 1000 a 1099	1	0.36
Sin datos	66	24.00
Total	275	100.00

Fuente: Elaboración propia con base en encuesta propia aplicada a operadores de taxis entre junio y agosto de 2009

Gráfico 4.7: Ingreso neto diario de los operadores de taxis



Fuente: Elaboración propia con base en encuesta propia aplicada a operadores de taxis entre junio y agosto de 2009

Nota: En la columna figuran los porcentajes, mientras que los datos de la fila corresponden a los rangos de dinero obtenidos.

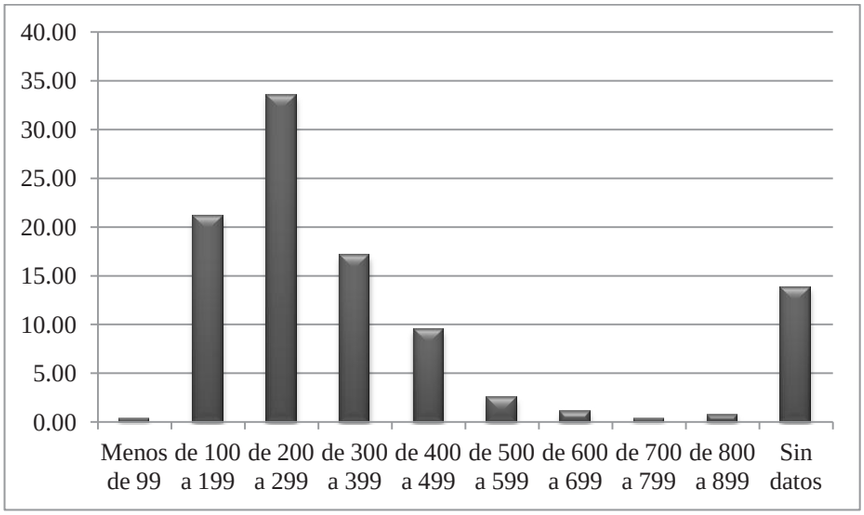
Para los ingresos netos, el 33.45 por ciento dice obtener entre $200 y $299 diarios, seguido por quienes obtienen entre $100 y $199 –el 21.09 por ciento– y por quienes sacan entre $300 y $399 –el 17.09 por ciento. Es decir, entre estas tres frecuencias representan más del 71 por ciento del total. El cuadro y gráfico siguientes muestran la distribución.

Cuadro 4.8: Ingreso neto diario de los operadores de taxis

Ingreso total diario (en pesos)	Cantidad	Porcentaje
Menos de 99	1	0.36
de 100 a 199	58	21.09
de 200 a 299	92	33.45
de 300 a 399	47	17.09
de 400 a 499	26	9.45
de 500 a 599	7	2.55
de 600 a 699	3	1.09
de 700 a 799	1	0.36
de 800 a 899	2	0.73
Sin datos	38	13.82
Total	275	100.00

Fuente: Elaboración propia con base en encuesta propia aplicada a operadores de taxis entre junio y agosto de 2009

Gráfico 4.8: Ingreso neto diario de los operadores de taxis



Fuente: Elaboración propia con base en encuesta propia a taxistas entre junio y agosto de 2009

Nota: En la columna figuran los porcentajes, mientras que los datos de la fila corresponden a los rangos de dinero obtenidos.

Analizando los datos obtenidos sobre los ingresos, si tomamos la frecuencia más importante, aquéllos que obtienen entre $200 y $299 para sí, el ingreso promedio para esta franja es de $219,67. Si calculamos los ingresos mensuales según la jornada usual semanal –como dijimos, de 6 días–, al mes obtendrían $5 272,08 aproximadamente.

Los taxistas dicen obtener para ellos $200. Este monto es sensiblemente menor al ingreso promedio que, según la ENOE correspondiente al Tercer Trimestre de 2010, obtienen en el Distrito Federal los cuentapropistas englobados en el rubro "conductores y ayudantes de conductores de maquinaria móvil y medios de transporte". Éstos ganan en promedio $31.27 por hora trabajada. Si este monto se lo multiplica por 12 –las doce horas promedio que trabaja un taxista– deberían obtener $375.24 al día. Es decir, lo que "sacan" los taxistas el 53.30 por ciento menos de lo que el INEGI sostiene que otros operadores que laboran en condiciones similares a las de los taxistas ganan.

Según los datos que arroja la encuesta, el ingreso neto promedio es para los taxistas de base o sitio de $254.63 al día, mientras que para quienes no lo están es de $254.52 diarios. Es decir, los valores son similares. Los ingresos entonces dependen, en todo caso,

de otros factores: la cantidad de horas trabajadas, la ubicación de la base o sitio y de la condición de propiedad o no del vehículo. Veamos cada una de estas posibilidades.

En primer lugar, decíamos que el ser taxista de base o sitio no es definitorio para obtener más dinero, ya que incluso en esa modalidad el monto total obtenido al final del día dependerá también de la cantidad de viajes realizados. Esto incluso teniendo en cuenta que los costos de operación pueden ser un poco menores. Un taxista lo explica así:

> Puedes pasar hasta 40 minutos [esperando pasaje en la fila de la base]. Pero ahí afuera como puedes encontrar gente rápido como te puedes estar dando vueltas y no agarrar nadie. Y estás gastando gasolina. Aquí vienes, te paras y no te vas hasta que cargaste. Entonces el desgaste del vehículo es menos aunque el pasaje sea más tardado, aunque al final del día hiciste lo mismo si estabas aquí o en la calle. (Julio, taxista, noviembre 2009).

Los de base o sitio, según surge de las entrevistas, suelen obtener más dinero al día. Sin embargo, algunos taxistas también reconocen que trabajando de manera libre pueden generar más ingresos que si lo hacen en una base o sitio. No obstante ello, si se dejan de lado los sitios "privilegiados" por su ubicación, son relativamente similares los ingresos que obtienen los taxistas.

En segundo lugar, también influye el nivel de poder adquisitivo de la población que vive o visita la zona de trabajo de los taxistas. Esa heterogeneidad es marcada por un entrevistado:

> Hay taxistas que pueden trabajar en ciertas bases, en ciertos rumbos que les puede ir mejor. (…) A no todos nos va igual. A algunos un poquito mejor, a algunos de plano muy mal, pero es así. (Rubén, taxista, enero 2011).

En efecto, es posible reconocer dentro de los taxistas de base o sitio, variaciones importantes. En un sitio bien ubicado ("bien" a decir de los actores involucrados; con ello se refieren a zonas de alto poder adquisitivo o turísticas) los taxistas obtienen en promedio, unos $500 diarios para ellos. Lo comenta un taxista que trabaja en las colonias Roma Norte y Condesa:

> En días muy buenos (…) puedes llevarte hasta 800 pesos, 900 pesos y días tranquilos, pues, los normales, 500 pesos, menos la gasolina y tus comidas. Pero aquí hay más solvencia económica, más bares, lugares que visita la gente (Rubén, taxista, noviembre 2011).

Hay que tener en cuenta que los taxis de sitio cobran tarifas mayores que los libres o los de base –que tienen la misma tarifa que los libres–, lo que puede influir en los ingresos obtenidos. No está demás aclarar que esos taxistas que trabajan en las bases o sitios bien ubicados tienen usualmente algunos costos mayores. Las cuotas, los lugares o tarifas de ingreso que deben pagar para poder cargar pasaje en ellas suelen ser más elevadas que el promedio (pueden llegar a ser hasta 300 por ciento mayores) y también les suelen exigir coches más nuevos y en mejores condiciones que la media.

Por último, se encuentran diferencias en los ingresos netos obtenidos por quienes trabajan como choferes y quienes son propietarios del vehículo, puesto que los costos que tienen no son los mismos. Los primeros tienen que a diario dar una cuenta por el uso del taxi, que suele ser la tercera parte, y a veces un poco más, del ingreso total. Este costo los propietarios no lo tienen, aunque sí cuentan con otros que no deben cubrir los choferes, como son el pago de refacciones y, sobre todo, la amortización del coche, seguro y los impuestos como la Revista, la Tenencia, las Verificaciones. En el Anexo 1 de este estudio adjuntamos una serie de cuadros que muestran de manera detallada los costos de operación para choferes y propietarios. Allí puede verse que los choferes tienen costos mayores. Por otro lado, los ingresos menores que obtienen o el tiempo adicional que deben trabajar para obtener lo mismo que un propietario no pasan desapercibido a los taxistas. Como dice un propietario: “Ya a como están las cosas, si tuviera que volver a chofer, no soy taxista” (Joel, taxista, marzo 2010).

Por la correspondencia entre el ingreso y los traslados con pasaje realizados, una jornada que no se puede trabajar significa que en ese día no habrá ingresos. Pero para un chofer no sólo es eso. Sino que si no se presta el servicio por algún contratiempo que él tenga, además supone que deberá destinar dinero propio para pagar la cuenta al propietario del coche. Esto sucede en la mayoría de las relaciones de cuenta. Son muy pocos los propietarios que eximen del pago en caso, por ejemplo, de enfermedad del operador. Un ex-taxista nos cuenta su experiencia al respecto:

> Cuando era empleado tenía que darle la cuota diaria a la señora. Siempre le tenía que dar 60 pesos, si no ganaba lo tenía que poner de mi bolso y era mi riesgo. Pasaba cuando tenía que hacer cosas de la escuela, entonces tenía que poner los 60 pesos de mi bolso. (Germán, ex taxista, mayo de 2010).

Como los trabajadores trabajan como "cuentapropistas"[29], los costos de operación son absorbidos por el taxista. En los cuadros incorporados en el Anexo 1 se muestran los costos a los que debería incurrir cualquier prestador del servicio de transporte público individual de pasajeros. Sin embargo, no son a los que en la práctica diaria incurren los taxistas. ¿Por qué? Podrá verificarse que los costos de operación son muy altos en relación con los ingresos obtenidos, y que si efectivamente se los afrontara, los ingresos de los taxistas serían prácticamente nulos, lo que no es así, ya que en el día a día sí les queda dinero. Lo que sucede es que desarrollan una serie de estrategias para minimizar esos costos, aunque muchas veces esa minimización es en el corto plazo, ya que en el tiempo no se verían grandes diferencias.

Pero ¿por qué debemos tener en cuenta los costos reales aun cuando los taxistas no sean en los que se incurre efectivamente? Porque nos muestra que una actividad que es vista como relativamente rentable, lo es más por las estrategias que desarrollan los operadores para minimizar o evadir costos, como por ejemplo comprando insumos usados o apócrifos, refaccionando y lavando el vehículo ellos mismos, etcétera– de manera tal de poder incrementar sus ingresos que por la rentabilidad real. Estas estrategias pueden implicar perjuicios tanto a los operadores, a los vehículos, como a los usuarios, a los otros conductores de vehículos y a la comunidad en general.

En especial, esas estrategias se centran en:

- que los taxistas trabajen jornadas extensas, lo que implica:
- enfermedades y accidentes de los operadores;

[29] Decimos cuentapropistas *entre comillas* porque más adelante matizaremos esta afirmación argumentando que en los casos de la renta del vehículo el cuentapropismo no es verificable de una manera demasiado pura y si bien tampoco no se da una relación asalariada en los términos marcados por la legislación laboral, por lo menos podemos hablar de una relación de trabajo híbrida. Luego volveremos sobre este punto.

- una gran cantidad de vehículos circulando por la ciudad, muchas veces más de los que se precisan para responder a la demanda efectiva (lo que fomenta la congestión vehicular y la contaminación ambiental);
- una fuerte competencia por el pasaje y una circulación en vacío mayor a la deseable.
- que los taxistas recurran a prácticas no habilitadas por la normativa vigente, como la alteración del taxímetro o el cobro de tarifa fija, denominada en la jerga del gremio "tarifa convencional", lo que significa:
- que los operadores no se ven en la necesidad de incumplir las normas, aunque a veces no sea por necesidad el incumplimiento sino simplemente en el afán de obtener mayores ingresos;
- una desconfianza en el servicio y los taxistas por parte de los usuarios;
- una mala percepción de la ciudadanía en el servicio.
- que los taxistas recurran a la compra de repuestos usados o no originales y la refacción en talleres poco confiables, lo que representa:
- un costo mayor en el mantenimiento de los vehículos y que los mismos se averíen con una frecuencia mayor a que si lo realizaran los mantenimientos de agencia o de talleres regulares;
- se fomenta el comercio informal de los repuestos.

Esas estrategias resultan de interés tanto por la acción desarrollada, como por las habilidades que generan y se vuelven una fuente de distinción, de viveza, de orgullo frente a los demás. Entonces además de ser la manera de superar un obstáculo en el ejercicio de la actividad que de no hacerlo implicaría la no obtención de ingresos, esas prácticas se vuelven significativas para los sujetos. Los hace de algún modo sentirse más inteligentes o capaces que los demás.

> Si le puedes bajar 2 pesos al aceite, de *güey*, tú, si vas y lo compras a eso [a dos pesos más en un taller mecánico en lugar de comprarlo a un particular que se estaciona sobre una avenida]. Así no la vas a hacer nunca. (Taxista 3 de Grupo de discusión, diciembre 2010).

Incluso el ser portador de alguna habilidad adicional es reconocido por los propietarios de los vehículos cuando tienen que escoger a un chofer. Por ejemplo, en el caso siguiente:

> Si sabe reparar el coche, mejor. Uno, como sabe, no lo va a romper tanto. Dos, si se queda ya ahí lo arregla y se va. Si no, ya tiene que meterlo en taller y vaya a saber cuántos días y luego a mí no me llega la cuenta. (Silvia, propietaria de vehículo, marzo 2011).

Ahora bien, más del 60 por ciento de quienes contestaron la encuesta dice no encontrarse satisfecho con sus ingresos. Como el entrevistado siguiente:

> Ya ni para librarla. Hay que trabajar 10, 12 horas para sacar lo mismo [por la competencia]. Pero ni eso, porque lo que te deja es menos porque la gasolina cuesta… [cada vez más]. Quiero trabajar igual y ganar igual [que en épocas pasadas]. Se trabaja más, se gana menos y no, no, no. No es justo. (Joel, taxista, marzo 2010).

Dada la estrecha relación entre los ingresos y las tarifas vigentes del pasaje, preguntamos a los operadores su satisfacción respecto a las mismas. En ese sentido, más del 65 por ciento dijeron no estarlo. Queremos hacer en este punto una aclaración. Como vimos aquí los ingresos se encuentran íntimamente ligados a la tarifa y a los viajes realizados. La tarifa vigente se mantuvo congelada entre enero de 2004 y enero de 2011, es decir, que por un mismo viaje se cobraba lo mismo luego de 7 años. Sin embargo, los ingresos netos se veían mermados ante cada aumento constante del precio de la gasolina, refacciones, impuestos, derechos y otros costos de operación. Todo esto implicaba que al taxista o bien le quedaba menos o debía trabajar más horas para mantener el nivel anterior. Un entrevistado detalla cómo debían hacerlo:

> Cada vez tenemos que trabajar más para sacar el gasto. Tenemos que trabajar 12 o 13 horas para sacar lo que sacábamos antes en 8. (Gustavo, taxista, diciembre 2011).

La otra posibilidad, por supuesto de manera ilegal, es alterar el taxímetro para que corra más rápido o cobrar una tarifa fija, llamada en el gremio "convencional" que sería mayor a la que marcaría el taxímetro. Un taxista, colocando la responsabilidad en la autoridad aunque sin avalar la acción, lo explica así:

> De lo que se queja mucho la gente es de que muchos taxímetros están según alterados. (…) Se supone que de noche hay una tarifa nocturna. Se supone. Pero a la hora de trabajar de noche, muchos, el taxímetro no existe. (…) Por la cuestión de las autoridades de decirte 64 centavos, la ley dice ahorita 64 centavos de aumento. Pero muchos taxistas, que no se justifica, [por] tener mayores ganancias por la situación alteran los taxímetros. (Marcelo, taxista, enero 2011).

Respecto de la cobertura de protección social, los operadores de taxis no cuentan con ninguna asociada a su trabajo, por realizar el trabajo bajo la figura de cuentapropia. En ese sentido, más de la mitad de quienes respondieron a nuestra encuesta declara no estar protegido. Otros tienen algún tipo de seguro, como el Seguro Popular o figura como dependiente en el seguro (Instituto Mexicano del Seguro Social o Instituto del Seguridad y Servicios Sociales de los Trabajadores del Estado) de algún familiar. Como explica un taxista y dirigente: "El taxista llueve o truene, esté bien o esté enfermo tiene que trabajar" (Luis, taxista, noviembre 2011).

En efecto, todos los taxistas y sus familias pueden acceder a la fecha al Seguro Popular, que es un programa para la protección de la salud destinado a personas con bajos recursos que no cuentan con seguridad social. Pero la mayoría de los taxistas no se han afiliado al sistema, en parte porque desconfían de su efectividad, en parte porque ya están acostumbrados a no estar protegidos, en parte por el tiempo y trámites que implica. Pero debemos remarcar que la naturaleza de este servicio es diferente de la del Seguro Social. El primero es universal y se puede gozar de él por la condición de ciudadano, mientras que el segundo se encuentra asociado al ejercicio laboral (en relación de dependencia). En todo caso el Seguro Popular puede ser pensado como un reconocimiento por parte del Estado a la situación de falta de protección en materia de salud de buena parte de la población.

Pero esto no modifica que una proporción considerable de los trabajadores mexicanos, todos aquellos que no cuentan con un contrato laboral formal o que no realizan su aporte voluntario–, entre los que se encuentran la mayoría de los taxistas, no cuenten con un seguro asociado a su trabajo y esto respecto a la salud. Con relación a la pensión, no tienen seguro que los cubra al momento de retirarse de la vida laboral.

Sin embargo, la falta de protección social no es una preocupación primaria entre los taxistas, al menos no es lo que surge al indagar entre las problemáticas a las que se enfrentan vinculadas con su trabajo. En efecto, las problemáticas que surgen como principales son las inmediatas: los ingresos insuficientes, los aumentos constantes de los costos, la inseguridad y el tránsito. La cobertura social contra enfermedad y más aun contra la vejez no son prioridad porque no es inmediata la necesidad.

Es cierto, aparece en los discursos de los taxistas, pero como preocupación de segundo orden o cuando se les pregunta específicamente sobre ello. Y cuando se hace referencia a este tema es más una expresión de deseo, de que "sería bueno" al imaginarse poder contar con esa protección, que una conciencia real de necesidad que pudiera considerarse como materia necesaria a ser tratada entre los taxistas y se modifique la situación actual, o simplemente resignación ante la realidad. Por ejemplo, estas apreciaciones pueden rescatarse de algunas entrevistas. Aquí una expresión de deseo:

> Un seguro… Nos gustaría… Estamos totalmente en la informalidad. Aunque pagáramos nuestra cuota, tener nuestro seguro social. (…) Y cuando uno sea viejito, un retiro. (Gustavo, taxista, diciembre 2011).

O de resignación: "Cuando me enfermaba, rezaba porque no tenía seguro médico" (Germán, ex taxista, mayo de 2010).

Y estas son referencias a dificultades actuales que viven durante su vida laboral activa. Pero en efecto, la situación de ausencia de ingresos en el futuro cuando los taxistas lleguen a edad de jubilación, a pesar de no suele ser referida frecuentemente por ellos como una problemática a tener en cuenta, sí está presente y quizá los operadores de mayor edad están más conscientes de ello. Como el entrevistado siguiente que a una edad de 82 años y que desde 1966, hace 45 años es taxista, nos dice:

> La desventaja es que no tiene aquí ninguna prestación social. Ya en el caso mío que estoy por colgar los guantes, no tengo pensión, no tengo nada. Pero ya estoy grande, muy mayor y ya difícil que pueda trabajar en otro lado. (Alejandro, taxista, febrero 2011).

Cuando decíamos que la falta de protección social aparece como problema de segundo orden, es porque las principales problemáticas laborales identificadas con los

taxistas tienen que ver con dos cuestiones inmediatas. En primer lugar, los ingresos obtenidos que en general son considerados o bien demasiado bajos o bien insuficientes para las expectativas que tienen los sujetos. Nos referimos a este punto antes. En segundo lugar, los problemas urbanos que impactan de manera directa en el ejercicio laboral. Nos explayamos en este punto a continuación.

El primer problema es la congestión del tránsito. Ésta se debe más que al tamaño de la ciudad, "a la falta de control sobre del uso del suelo y la distribución espacial de las actividades" (Sabatini y Jordan Fuchs, 1988, p. 33). Los autores creen que esta causa debe distinguirse de la escasez o deficiencia de medios de transporte público. Pero deslindar ambas situaciones, consideramos, no es tan sencillo o quizá no del todo acertado. La congestión puede producirse porque no se controle el uso del suelo, y por ejemplo, algunos vehículos no autorizados circulen por donde no corresponde, como puede ser el caso de transporte de carga que transita por vías de circulación rápida. Pero también puede ocasionarse en la cantidad de vehículos que circulan por la ciudad y esto puede obedecer a que la red de transporte público de pasajeros –en especial, el colectivo– sea deficiente y/o que las personas opten por utilizar el vehículo particular porque por otros medios no podrían llegar a destino, o les implica realizar demasiados trasbordos o viajar en condiciones que no las consideran adecuadas.

Sumado a ello, una deficiente red de transporte por ella misma puede generar congestión cuando el número de unidades de transporte público vehicular sobrepasa al que debiera, cuando se superponen rutas, cuando no existen zonas de ascenso y descenso de pasajeros –o si existen no se respetan, y aquí se imbrica con la dimensión del control que mencionaban los autores– entre muchas otras posibilidades.

Además, considerar a la problemática de la congestión como producto del no control o de la distribución espacial, omite tener en cuenta las percepciones que los ciudadanos tienen sobre el transporte, en especial sobre el transporte público y en específico sobre el colectivo. El coche propio[30] suele ser considerado –al menos en buena

[30] Según un estudio sobre el transporte en la Ciudad de México, entre los años 1994 y 2003 el número de vehículos particulares que circulan a diario por la ciudad no ha dejado de crecer. Para ese último año, "el automóvil privado ocupa más de cuatro quintas partes del espacio público vial y muestra un índice de ocupación menor a dos personas por vehículo" (Quiroz López, 2007, p. 85).

parte de la sociedad– como símbolo de estatus, mientras que la utilización del transporte público colectivo "es cosa de pobres". Estas concepciones influyen en que las personas prefieran desplazarse en el automóvil particular –en caso de contar con él– o tratar de obtenerlo.

En este sentido, es que creemos que esta problemática urbana no sólo es producto de la estructura de la ciudad –incluyendo las regulaciones–, sino también de elementos de la cultura que influyen en la subjetividad de los ciudadanos. En todo caso, para nuestro estudio, nos interesa cómo esas estructuras y esos elementos de la cultura importan en el desarrollo de la actividad laboral de los taxistas –donde el tránsito puede implicar múltiples manifestaciones–, así como en las concepciones que los taxistas tienen sobre la congestión y a través de ella de la ciudad, de la cantidad y tipos de vehículos y de su participación en la congestión.

El segundo problema que influye de manera directa en la actividad de los taxistas es la extensión de la ciudad. En la Ciudad de México este proceso se ha venido desarrollando desde la década de 1950, momento en que la mancha urbana excede los límites políticos del Distrito Federal e incorpora a la ciudad municipios del Estado de México (Esquivel Hernández, 2006). La metropolitización o periferización –la expansión de las grandes ciudades sobre las periferias– (Lindón, 2006b) implica la fragmentación del espacio urbano –además de en términos económicos y de acceso a recursos– en distintos niveles y unidades administrativas, lo que contribuye a reforzar la diferenciación social (Nel-lo y Muñoz, 2004).

La ciudad metropolitana como tal abarca varios territorios políticos, unidades territoriales de gobierno y gestión (Pírez, 2001) con características diferenciadas a nivel económico y urbano produciéndose una contradicción entre el ámbito territorial de los problemas y del gobierno y la gestión locales. Para el transporte es por demás problemático que la administración pública o bien no tenga injerencia de regulación en la totalidad del territorio de la ciudad o que no existan instituciones intermunicipales –o si existen que tengan posibilidad de toma de decisiones o simplemente que actúen– para dar respuesta a cuestiones tales como heterogeneidad de tarifas, sanciones, invasión de taxis de un municipio a otro –más aun cuando son irregulares.

La tercera problemática a la que queremos hacer referencia que se manifiesta en la ciudad es la *inseguridad*. Durante las décadas de 1980 y 1990 en el Distrito Federal ha ascendido de manera ininterrumpida, aunque con breves inflexiones, el índice delictivo (Ariza y Ramírez, 2008). Siguiendo el estudio de los autores citados, en los primeros años de la década de 2000, el tipo de delito más frecuente era el robo y solía realizarse en la misma colonia donde reside la víctima.

Más allá de los índices, en tanto nos interesa analizar la influencia de la inseguridad en el trabajo y subjetividad de los taxistas, una perspectiva interesante para abordar esta problemática la propone Lindón (2006c). El acercamiento a la problemática se realiza a partir de la utilización de un concepto acuñado por la geografía urbana de género, el de la agorafobia. Éste implica que un actor en lugares públicos, sobre todo en aquéllos abiertos y amplios, son vividos como peligrosos, ante el sentido de peligro, vulnerabilidad y pánico. Pero ese significado no es compartido por todas las personas, sino que para ciertos grupos sociales los espacios públicos "representan la inseguridad y peligrosidad" (p. 16). Y tiene otra particularidad, en tanto ese espacio es parte de sus prácticas espaciales cotidianas, el sujeto no puede excluirse de él.

Podemos sostener que muchos de los taxistas consideran que dada las características de su trabajo, –que se realiza en las calles de la ciudad– se encuentran expuestos a la inseguridad, aunque la inseguridad sea una imagen que ellos crean puesto que en no pocas ocasiones no han sido víctimas de un acto delictivo. No obstante ello, la influencia que ejercen los relatos de otros taxistas, de los medios de comunicación, de las familias, de los ciudadanos en general, llevan a que los taxistas conformen esa imagen, así como que elaboren estrategias para llevar a cabo en caso de en algún momento se conviertan en víctimas. Incluso, algunos prefieren trabajar bajo una modalidad particular –en bases o sitios– porque les brinda un mínimo de seguridad, al tener la base o el sitio el registro de a dónde se dirige. Aún más, con el mismo fin, algunos de estos taxistas prefieren no tomar pasajeros por la calle y perder el ingreso que pudieran obtener.

CAPÍTULO 5: CONFIGURACIONES IDENTITARIAS DE LOS TAXISTAS DE LA CIUDAD DE MEXICO

En el capítulo anterior hemos analizado la estructura y dinámica del servicio de transportes en general y el de taxis en particular, en la Ciudad de México. Lo hemos visto vinculado al trabajo de quienes de lo prestan y, también hemos caracterizado a esos trabajadores, con el fin de en este apartado poder comprender cómo la ocupación del taxista en relación con la configuración identitaria[31] que se construyen entre este grupo de trabajadores. En ese sentido y teniendo en cuenta el problema que estructura nuestra investigación, recuperaremos y profundizaremos en aquellos códigos centrales del trabajo del taxista–que se entraman con otros códigos de los campos de la organización, el esparcimiento, la familia y el espacio urbano– que resultan eficientes en la constitución de identidades con su trabajo y con los otros taxistas.

Recordemos, la identidad es una forma particular de subjetividad, una forma particular de dar significado que da a los sujetos sentido de pertenencia a la ocupación que desarrollan, al grupo de trabajadores que realizan esa misma actividad y a las colectividades que conforman. Les permite construir un sentido de que su trabajo, otros trabajadores del taxi y/o sus organizaciones son algo propio y singular que se diferencia de otras ocupaciones, trabajadores y colectivos. Les faculta compartir ideas de futuro, ideas de proyectos. Les habilita a construir un "nosotros" y un "otros". Y en ese sentido, la constitución de la identidad, del sentido de pertenencia, es uno de los elementos centrales que posibilitan la acción colectiva.

La identidad no la consideramos como esencia de los sujetos. Es decir, los sujetos no tienen "algo" que por sus características intrínsecas y por naturaleza los identifica con otros. El hecho de ser taxistas por sí mismo, no genera la identidad.

[31] Sin pensar en la presencia de una fragmentación total de identidades, tampoco sería correcto hablar de una identidad homogénea. En todo caso, existen sujetos y grupos que comparten una identidad, que pueden tener continuidades con las de otros grupos, coincidir en algún nivel, pero también mostrar oposiciones en otros. Además puede no ser estable, sino que puede cambiar en el tiempo. Importa por tanto, rescatar los códigos que atraviesan de manera transversal a la constitución identitaria así como los disruptivos que llevan a las diferencias entre los sujetos individuales y colectivos.

Por el contrario, sostenemos que se trata de un proceso social de construcción en interacción con otros semejantes y diferentes, condicionado por determinadas estructuras sociales. Pero, ¿a qué se da significado? A las estructuras y a las interacciones sociales que de alguna manera los afectan y a las que ellos también modifican con sus acciones. De este modo, la acción no es libre o voluntarista, sino que depende de la significación dada a las estructuras y a las interacciones. Asimismo, la acción desarrollada también influye sobre la subjetividad de los actores.

Entendida así la construcción de identidad implica un proceso complejo en el cual los actores escogen códigos culturales, los combinan y los resemantizan para dar sentido de pertenencia a su situación particular. La cultura entonces opera brindando a los sujetos que pertenecen a ella pautas de significación, como una "organización social de sentido" (Giménez Montiel, 2004, p. 80). Siguiendo a de la Garza Toledo, la constitución de la identidad puede provenir a partir de dos procesos. En primer lugar, por la transformación de las experiencias cotidianas en un proceso subjetivo que trata de "la asimilación molecular de elementos subjetivos cognitivos, valorativos, sentimentales, de la personalidad, estéticos, discursivos o de formas de razonamiento; o bien la re-jerarquización y la ruptura entre elementos" (de la Garza Toledo, 1997, p. 87). Pero también puede darse en situaciones extraordinarias, no cotidianas, que lleven a "procesos rápidos de creación subjetiva, asimilaciones bruscas, resemantizaciones, re-jerarquización de elementos, rupturas subjetivas, emergencia de zonas fosilizadas o sumergidas" (p. 88).

Además, la identidad no se construye de manera aislada por el sujeto y/o su grupo de pertenencia, sino en interacción con "otros" externos: cómo el sujeto se sitúa frente a los demás y cómo los demás lo significan. Es decir, se necesita que los "otros" le asignen esa identidad al sujeto, en otros términos, que los otros conformen una imagen y le den reconocimiento al sujeto y a su identidad. A su vez, cómo el sujeto significa esas valoraciones adjudicadas por los "otros". Dada la diversidad de códigos en juego, la construcción identitaria se vuelve problemática o conflictiva y se constituye entre tensiones, disputas y resistencias no necesariamente visibles para los sujetos.

Entonces, su constitución es "un juego dialéctico permanente entre autoafirmación (de lo mismo y de lo propio) en y por la diferencia" (Giménez Montiel, 2005, p. 11V. 2).

Supone, en tanto forma particular de subjetividad, la posibilidad de divergencias, de contradicciones en la articulación de esos códigos y la presencia de estructuras que presionan en la constitución de la identidad. Surge de una negociación simbólica de significados entre los sujetos con quienes se afirma lo propio y con los que se diferencia, que como en toda negociación –y más en general, como en toda interacción social– entran en juego las relaciones de poder de los sujetos que participan de ese proceso de construcción.

Los significados que se elaboran no son algo puro del sujeto, sino que él utiliza –o significa– concepciones sociales, significados objetivados en la cultura, en interacción con otros sujetos, pero que en el proceso de significación el sujeto puede aceptar, adaptar o rebatir para dar sentido al objeto, sujeto, relación social, acción particular que pretende significar. Esos significados particulares se constituyen entonces a partir de aquello que se comparte, experiencias, acuerdos, satisfacciones, pero también de los desacuerdos, conflictos y negociaciones (Johnston et al., 1994) con quienes comparten los significados y con quienes no. De lo que los sujetos piensan de sí mismos, así como lo de que los otros piensan sobre ellos. En ese proceso de definición de acuerdos y desacuerdos propios y atribuidos, de las relaciones que entre ellos se establecen, de lo que los diferencia de los otros en ese juego de estructuras, subjetividades e interacciones, se construye el nosotros.

En otros términos, un sentido de pertenencia a un grupo en confrontación con otras identidades o al menos, en las relaciones que se establecen con los externos. Por lo tanto, la identidad es siempre relacional. Si existe una identidad, también debe haber una alteridad, una diferenciación con otros. Pero en tanto este proceso se da en un marco de interrelaciones, supone que los otros también lo identifiquen como diferente o como parte de su grupo.

En otro orden, esas identidades no necesariamente deben ser internamente coherentes ni homogéneas para todos los sujetos. Cabe la posibilidad de que existan identidades diversas según algunos condicionantes estructurales, la manera en que los sujetos los significan y las relaciones sociales que entablan al ejercer su ocupación, sin pensar que son completamente libres al significar –ya que como dijimos siempre están constreñidos de alguna manera. Y muchos de esos condicionantes son compartidos por los

distintos sujetos. Es decir, se encuentran condicionados por iguales o parecidas estructuras, a la vez que comparten las mismas o similares interacciones sociales.

Entonces, para analizar la identidad, en este caso la de los taxistas, procuraremos explicar qué es el "nosotros" y el "otros", cómo se construyen ambas dimensiones y cuáles son los límites que los separan; cuáles son y cómo se construyen las relaciones sociales dentro del "nosotros" y entre el "nosotros" y el "otros"; por último, cuáles son y cómo se construyen los significados sobre el "nosotros" y sobre el "otros".

Algunos códigos resultan centrales para explicar los procesos de identificación y de diferenciación, los códigos a partir de los cuales se crea el sentido de pertenencia. Veremos cada uno en particular, para luego articularlos de manera tal que su agrupación y síntesis muestren la constitución general de las identidades de los taxistas.

Analíticamente, debemos preguntarnos de qué campos de relaciones sociales provienen esos códigos que permiten tal proceso. Como estamos a analizando a un grupo de trabajadores, en primer lugar, debemos recuperarlos del ámbito del trabajo, partiendo de una pregunta general "¿qué es y qué significa el trabajo para el taxista?" y una particular "¿qué es y qué significa ser taxista (para el taxista y para 'los otros')?". Sin embargo, como veremos en los apartados siguientes, no sólo provienen del mundo laboral, sino también de otros ámbitos que influyen sobre el propio trabajo en particular y en otras experiencias cotidianas de los sujetos. En el caso que investigamos han resultado de eficiencia especialmente algunos códigos del espacio urbano, la familia, el esparcimiento y las organizaciones gremiales.

Como ya hemos visto, el trabajo del taxista consiste esencialmente en prestar un servicio, el de transporte público individual de pasajeros. Para ingresar en la actividad, mantenerse en ella y desarrollarla de manera relativamente satisfactoria, los taxistas emplean habilidades y saberes, invierten tiempo y dinero, se topan con los agentes gubernamentales, las normas estatales, se deben ajustar a las necesidades de movilidad de la población. Entablan relaciones con otros taxistas, con los pasajeros, con las autoridades, con los otros transportistas, con los ciudadanos en general.

Para trabajar deben saber o aprender a manejar todas esas situaciones, que implican "poner en juego a todos los campos de la subjetividad y no solo los de carácter cognitivo o

bien científicos, en particular porque Trabajar es relación con objetos (…), pero específicamente interacción social de manera inmediata o mediata, con sus componentes materiales y subjetivos" (de la Garza Toledo, 2007, p. 12).

Entonces, ese proceso subjetivo por medio del cual los sujetos significan a las estructuras, interacciones y significados acumulados vinculados con su trabajo se vuelve fundamental para comprender la constitución de la identidad. No es sólo la actividad, el esfuerzo físico e intelectual al desarrollarla lo que debe tenerse en cuenta, sino las concepciones que generan en torno a ese cúmulo de elementos que implican trabajar de taxista. Los códigos compartidos que resaltan como principales que brindan la posibilidad de generar el sentido de pertenencia son los que veremos de manera extensa a continuación.

Tanto el proceso de trabajo y la condición de propiedad o no del medio de producción, como lo que significa trabajar para los taxistas. El hecho de desarrollar una actividad de relativamente fácil ingreso, riesgosa en su ejercicio y estigmatizada por los otros, que hacen que los taxistas desarrollen real y simbólicamente una serie de características que los distinga y se los reconozca por ellas: las limitantes y los márgenes de acción al trabajar, el sentido de libertad y del autocontrol sobre el trabajo; los saberes puestos en juego al trabajar; y, el especial lugar de trabajo donde desarrollan su actividad –el trabajar físicamente en un espacio público y abierto, como simbólicamente la apropiación que los taxistas hacen de él. Por último, las múltiples interacciones sociales que se despliegan de manera cotidiana al trabajar con los otros taxistas, los pasajeros, los dirigentes de las organizaciones, las autoridades públicas y los ciudadanos.

Así en el capítulo veremos las estructuras, interacciones sociales y los significados particulares que los sujetos taxistas y los "otros" elaboran sobre aquéllas, para dar cuenta de cómo y cuáles son los sentidos de pertenencia que se construyen entre los taxistas. Resaltamos una vez más, que nos importa reflexionar en la identidad como mediadora hacia la acción colectiva –cuestión que abordaremos en el capítulo siguiente–, más que en ella en sí misma a pesar de su importancia como tal.

5.1 El trabajo en el taxi y su significado para el operador

5.1.1 El trabajo en el taxi: Los significados en torno a las condiciones de trabajo

> Yo me levanto, por ejemplo hoy martes, me levanto a las 3:50 de la mañana para llegar aquí a las 4:30 (…). Como vengo trabajando o sea lo que levante en la calle. Sí, o sea, es muy escaso el trabajo de madrugada pero lo poco que hay, lo llevamos. Pues de 4:30 de la mañana hasta 7, 8 de la mañana trabajo y ya me tomo un café, un pan o una torta. Y de ahí sigo trabajando hasta lo que es las 2 de la tarde, igual, mi comida. Después de eso de 3 de la tarde hasta 5, 6 de la tarde, trabajo. Ya de ahí ya me voy a mi casa y pues hago, veo unas películas, planchar mi ropa porque soy soltero y arreglar mi ropa para el siguiente día o lavar depende lo que esté. (Héctor, taxista, diciembre 2010).

Aquí un día típico de trabajo de un taxista de la Ciudad de México relatado por él mismo. A grandes rasgos trabajar implica salir a la calle, manejar el coche, buscar pasaje, levantarlo y llevarlo a destino. Y nuevamente, buscar pasaje y realizar el traslado. Puede ser por la calle de manera libre, puede ser desde la base, puede ser yendo a buscar ante una solicitud telefónica. Esta rutina que en principio puede parecer sencilla y no presentar demasiadas particularidades, no lo es tanto. En efecto, trabajar implica muchas acciones a realizar, relaciones a entablar y consideraciones que deben tener los taxistas para desarrollar su actividad laboral.

Si el objeto de la actividad del taxi es el traslado de una o más personas y/o sus bienes, el rol principal como trabajador que tiene el taxista es el de ser transportista, que implica no simplemente manejar y llevar de un punto a otro a los usuarios. En tanto servicio, el fruto de la actividad laboral no se materializa en un objeto y, en este servicio particular –el de transporte individual de pasajeros–, es consumido en el mismo momento en que se está produciendo. Implica además que no es posible disociar al trabajador –el operador de taxi– del producto –el servicio de transporte– ya que durante el mismo proceso en que se está prestando el servicio, entran en interacción el trabajador con el cliente, y el cliente es parte del mismo servicio que se proporciona (de la Garza Toledo, 2007; Leidner,

1999). Visto desde otro ángulo, es consumido en el mismo momento en que está siendo prestando, lo que supone la necesaria presencia y participación del usuario durante el proceso de trabajo. De aquí que el pasajero también sea parte del proceso productivo y su intervención es requerida para que el trabajo pueda ser realizado.

El ingreso a la actividad

Comenzar a trabajar como taxista es relativamente sencillo. Como actualmente, la SETRAVI no entrega nuevas concesiones a quienes quieren iniciarse en la actividad, la forma de hacerlo –de manera legal– es que un concesionario o bien le dé a trabajar el vehículo a un chofer o le haga cesión de derechos de la concesión, en la práctica esto significa una transacción de compra–venta entre particulares y luego se realiza ante la autoridad pública el cambio de titularidad. También pueden rentarse las placas a algún concesionario. Aunque esto está prohibido por la autoridad pública, es una costumbre muy habitual.

Entonces, en principio, basta con contar con la licencia Tipo B, pintar el coche propio con los colores del taxi –aunque un vehículo para taxi debería cumplir requerimientos especiales con los que no cuentan los particulares– y comprar las placas por un monto que varía entre 70 000 y 100 000 pesos aproximadamente o rentarlas por alrededor de entre 1 500 y 2 000 pesos mensuales. Si no se cuenta con coche, puede alquilarse uno también. En este caso el chofer deberá disponer de una suma de dinero –o conseguirla prestada– de unos 5 000 pesos para entregar como fianza al dueño. A veces además los propietarios piden alguna carta de recomendación, que se cuente con un estacionamiento para guardar el coche y conocer donde vive el postulante. Éstas son estrategias que idean los concesionarios para tratar de garantizarse que el arrendador no desaparecerá sin pagar la cuenta o devolver el vehículo. Un concesionario nos cuenta cuáles son sus exigencias:

> Se les pide una fianza, su licencia tarjetón vigente y que tengan donde guardar el coche, para más seguridad ¿no? (David, propietario de taxis, febrero 2011).

Las pocas barreras al ingreso (las pocas calificaciones profesionales exigidas para obtener la Licencia Tarjetón Tipo B y el capital necesario como inversión inicial sensiblemente menor al que obligarían muchas otras ocupaciones) explican en parte por qué muchas personas al ser despedidas de un trabajo anterior o quienes aún no estando en condición de desocupación, pero consideran que sus ingresos no son satisfactorios, se integran al servicio de taxis.

Sin embargo, dadas las limitaciones administrativas y legales para ejercer la ocupación y la informalidad presente en las relaciones entre los actores involucrados, es necesario para el que ingresa contar con un recurso fundamental: personas allegadas –especialmente familiares, amigos, ex-compañeros de trabajo– que brindan información de cómo acceder y de cómo desarrollar la ocupación, así como también muchas veces colaboran con dinero para la inversión inicial. Por ejemplo, el caso de uno de nuestros entrevistados que se encontraba desocupado, no fue sino hasta que sus familiares taxistas que lo sugirieron, que él decidió incorporarse a esta actividad. En sus palabras:

> Entonces después de estar así dos meses buscando trabajo, que es una parte que el ser humano es muy denigrante andar pidiendo trabajo, entonces mis compañeros me decían… Yo tenía tíos en esto. Entonces me dijeron 'pues que solamente que si te quieres meter en esto'. 'Pues que adelante, pues no hay otra'. (Marcelo, taxista, noviembre 2010).

De este modo, resulta de suma importancia para el ingreso a la actividad, el apoyo de las redes familiares y de amigos, las redes de confianza (Lomnitz, 1998) y que algunos autores han dado en llamar redes familiares de parientes y familia extensa ampliada –ésta última se trata de dos o más familias nucleares que se unen no por parentesco sino por lazos de afecto y elección (Sussman y Burchinal, 1980). Estas redes juegan un rol fundamental al compartir los recursos con que cuentan algunos de sus miembros (González de la Rocha, 2006). Podemos afirmar que estas redes resultan fundamentales para obtener la información sobre "el saber cómo" ingresar, proveer recursos económicos y contactos con sujetos clave para el ejercicio de la actividad: gestores, concesionarios y/o dirigentes de organizaciones. Además cuando las relaciones de trabajo se mantienen entre familiares, la confianza entre ellos justifica algunos beneficios económicos para quien se encuentra en

condición más desventajosa. Por ejemplo, la renta del vehículo o de las placas puede ser menor que si se hiciera a un extraño. Explica un entrevistado:

> Bueno, ahorita yo pago 1 500 mensuales porque es de una familiar las placas pero normalmente están en 1 700, 1 800. (Héctor, taxista, diciembre 2010).

O hay una tolerancia mayor en los pagos. Así lo comenta un concesionario que renta su vehículo a un sobrino:

> Pues sí, ya me ha quedado mal. Que hace 20 días que no viene [a pagarle la cuenta]. Que su hijo se enfermó, que la escuela del hijo. Pero ni modo, es el hijo de mi hermana. Se tiene que recuperar. (David, propietario de taxis, febrero 2011).

Efectivamente, la mayoría de los taxistas llega a la actividad a través de la pertenencia a alguna de las redes que mencionábamos. Según la Encuesta Nacional de Ocupación y Empleo para el tercer trimestre del año 2007, el 77.71 por ciento del total de taxistas que respondieron a la pregunta de cómo se había enterado de este empleo, contestaron que fue a través de la influencia y recomendación de un familiar, amigo, ex-compañero de trabajo o conocido. Incluso, en no pocos casos, otro miembro de la familia también es taxista, y el hecho de que ya se encuentre este allegado inmerso en la ocupación, es decisivo para que el sujeto se incorpore también a ella.

Otras formas también son utilizadas para incorporarse a la actividad. Como por ejemplo, informarse por medio de un anuncio en un lugar público (periódico, radio) o directamente acudiendo al lugar de trabajo, la base o sitio. Estas últimas formas son en general utilizadas por quienes rentarán el vehículo. Ocasionalmente, los concesionarios suelen colocar avisos solicitando choferes en algún periódico, en alguna página de internet o en las bases, sitios u oficinas de las organizaciones de taxistas. Un propietario de taxis explica su estrategia para conseguir choferes:

> Hago carteles, cartulinas: ‘Solicito Chofer’ y pongo mi teléfono y los pego cerca de mi domicilio, en varias partes, en lugares estratégicos donde yo sé que se para mucho taxista. Entonces a lo mejor lo ve un taxista que conoce a alguien que no tiene trabajo y va y le dice: ‘Ahí dan a trabajar un taxi’. (David, propietario de taxis, febrero 2011).

Sin embargo, la importancia de estas otras formas es mucho menor en comparación con la de las redes. Los relatos sobre el ingreso a través de las redes de parentesco y de amistad son repetidos:

> Yo tengo un hijo que es taxista. (…) Más que todo fue porque comenzó, se iba a la prepa él, andaba de novio, me pedía dinero, le doy dinero y no le alcanza. '¿Cómo ves? ¿Quieres trabajar?', 'Sí'. Le gustó el taxi, vio que sí era negocio y sí, se metió a lo del taxi. (Guadalupe, taxista, junio de 2010).

> Yo tenía mucho la inquietud de manejar, me gustaba mucho el hecho de manejar y no quería estudiar. Mi papá tenía taxis, o sea, tiene taxis y yo siempre le rogaba 'Déjame trabajar contigo'. Nunca me dejo y yo busqué por otro lado con conocidos, amigos. (Héctor, taxista, diciembre 2010).

De este modo, las relaciones personales, especialmente las familiares y de amistad, juegan un rol fundamental en la actividad del taxi, donde no existen canales formales establecidos para el acceso y la información, o el acceso a esa información suele estar limitado. Las recomendaciones y experiencias de personas cercanas suelen ser o bien el incentivo para el ingreso, la fuente que provea el "saber cómo" realizarlo y en ocasiones también, el contacto con quien pueda oficiar como arrendador del vehículo o quien facilite los recursos económicos necesarios para comenzar a trabajar. Un taxista nos cuenta cómo lo ayudaron sus tíos y amigos al momento de empezar a trabajar:

> Me orientaron. Me dijeron '¿sabes qué…?'. Más que nada la orientación que me dieron fue por dónde evitar las zonas más congestionadas y aparte cómo tratar al cliente. Y así fue como yo empecé. (Carlos, taxista, junio de 2010).

También, como mencionábamos, son importantes otras redes de relaciones sociales para acceder a la actividad tales como las de amistad o vecindad. Así lo manifiestan algunos entrevistados.

> Un vecino me dijo dónde trabajaba y él me ayudo a entrar porque también era chofer de la misma señora. (Germán, ex taxista, mayo de 2010).

> Yo tenía mucho la inquietud de manejar, me gustaba mucho el hecho de manejar y no quería estudiar. Mi papá tenía taxis, o sea, tiene taxis y yo siempre le rogaba 'Déjame

> trabajar contigo'. Nunca me dejó y yo busqué por otro lado con conocidos, amigos. (…) Ahí empecé con un amigo que me conocía de toda la vida. (Marcelo, taxista, noviembre 2010).

No obstante, la relativa facilidad de ingreso –junto con el hecho de generar ingresos de manera inmediata y relativamente mayores a los que podrían obtenerse en otra actividad con también entrada con pocos requerimientos– no explica por qué incorporarse a la actividad del taxi y no a alguna otra. Menos aún, por qué cuando habiendo ingresado de manera transitoria, permanecen en ella por años o incluso se convierte en la ocupación permanente y proyectada para toda la vida laboral. Procuramos a continuación desentrañar este cuestionamiento.

Por un lado, podríamos sostener que el mercado del taxi pareciera ser prácticamente abierto por completo. La laxitud en la aplicación de la ley, en particular por el hecho de que puedan circular vehículos irregulares prestando el servicio y, por lo tanto, que personas puedan trabajar en ellos, hace que el taxi opere como un nicho ocupacional en continuo crecimiento y, por lo tanto, que nunca llega a llenarse. Con el paso de los años, cada vez más taxis operan en la ciudad. Regulares e irregulares. Cuando ante la presión social, necesidad de recursos o apoyo político, en un momento determinado las autoridades públicas deciden ordenar la situación y regularizan irregulares. De este modo, aumenta de manera legal el padrón vehicular de taxis. Pero en poco tiempo, nuevos irregulares aparecen en escena. El vacío legal y la aplicación poco estricta de las normas, en algún punto, también facilitan esta situación.

Así han surgido los taxis piratas y/o ejecutivos a los que ya nos hemos referido en el capítulo anterior. Para ellos, al menos hasta la fecha, no hay una limitación de padrón por las concesiones porque no las necesitan en la práctica para operar. Puede haber tantos taxis bajo esta modalidad, como tantos sujetos decidan desarrollar la actividad. Y la cantidad de taxis en operación hacen que la competencia sea cada vez más fuerte porque, como dice un entrevistado:

> Ha bajado muchísimo el trabajo, porque hay muchísimos taxis. (Alejandro, taxista, febrero 2011).

Podemos visualizar una cierta regularidad en cuanto al motivo que lleva a ingresar en la actividad, expresado por ellos como "necesidad". Algunos en situación de desocupación pasaron un tiempo buscando trabajo, como el entrevistado que citamos a continuación:

> Yo trabajaba en una empresa textil, pero ahí hubo un fraude muy grande. (…) Yo tenía 27 años trabajando en esa empresa. Con ese dinero, me dieron 107.000 pesos, '¿qué hacemos con ese dinero?' Opté por pintar la casa. Nunca me desesperé por no encontrar trabajo. Mi hijo trabajaba un taxi. '¿Ya no tienes trabajo pá?' Si quieres trabaja éste. Este taxi, *tons* lo trabajé 3 meses. (Rómulo, taxista, diciembre 2010).

O como en el caso siguiente:

> Porque perdí mi empleo. Yo trabajaba en una empresa de choferes, duré 10 años. (…) Pero la empresa quebró, empezaron a liquidar gente y me tocó. Entonces empecé a buscar trabajo por lapso de dos meses más o menos. Y no, muy poco, pagaban muy poco. Unos contratos de dos meses, tres meses. (…). (Marcelo, taxista, noviembre 2010).

Un taxista y dirigente explica cómo el taxi es el colchón amortiguador contra el desempleo:

> Viene siendo un filtro para gente que es desempleada. Igual vienen siendo del grupo de los taxistas, los ambulantes, los señores ambulantes, los tianguistas, también entramos, somos gente desempleada. Una persona que pierde su empleo, no más lo que tiene que hacer es sacar su tarjetón que es un costo al público que fluctúa entre 1.200, 2.200. Saca su tarjetón. Anuncian en el periódico que hay taxis disponibles, entonces van y los contratan y se ponen a trabajar. Es un trabajo *express*. En un momento somos unos filtros para que el gobierno no tenga desempleados. (Augusto, taxista y dirigente, diciembre 2010).

Desde esta óptica la actividad del taxi comparte muchas de las características propias de las actividades informales, específicamente en la consideración de ésta como una actividad "refugio" contra la desocupación.

Otro grupo de taxistas no se encontraban desempleados, pero iban a comenzar o estaban desarrollando alguna otra ocupación, pero que no les brindaba o brindaría el dinero

necesario para cubrir sus gastos o que aun cuando pudiera cubrirlos, para ellos no eran suficientes para sus expectativas. Veamos un caso que muestra esta situación:

> Yo empecé a trabajar porque sabes que yo tengo un tío. Cuando yo llegué en el '98 de Estados Unidos, ya por quedarme aquí, de ir y venir, yo dije: "¿A qué me dedico?" Yo iba a poner un taller de torno (…), pero me dijo mi tío: '¿Tú quieres hacer dinero? Compra un taxi'. Entonces agarré y dije: 'A ver, vamos a ver'. (Leonardo, taxista, diciembre 2010).

En algunos otros casos, no contaban con un trabajo, pero deciden invertir la indemnización obtenida de un empleo anterior o sus ahorros para incorporarse a la actividad del taxi. Como el entrevistado siguiente:

> Ahorré un poco de dinero en Estados Unidos, regresé a México y me compré el taxi. Fueron 80.000 pesos aproximadamente con las placas y todo, era un Volkswagen modelo 93. (Germán, ex taxista, mayo de 2010).

Otro repatriado también invirtió el dinero ahorrado en Estados Unidos en esta actividad:

> Con lo que ahorré allá se me hizo fácil comprar los dos carros. (…) El taxi es un ramo que no conozco pero tengo un hermano que es taxista también. Y he decidido enfocarme al taxi mejor por eso. (Rubén, taxista, enero 2011).

Como podemos ver en esta última cita, una vez más vuelve a aparecer la influencia de algún familiar. Aunque puede contarse con el dinero suficiente para incorporarse a la actividad, no hubiese sido suficiente para que el sujeto opte por invertirlo aquí y no en otro rubro. Se necesita información para saber cómo hacerlo.

Al inicio algunos pensaban en que trabajar como taxista iba a ser una actividad transitoria, pero con el tiempo se fue convirtiendo en permanente. Un taxista que lleva 12 años en la actividad nos cuenta su experiencia:

> Nunca [pensé que iba a ser taxista]. Ni siquiera pensé que iba a durar tanto tiempo. Pero entré y me seguí y hasta ahorita. (Juan Carlos M., taxista, noviembre 2010).

Pero la facilidad para el ingreso y el desempeño de la actividad explica en parte que muchos de los taxistas no sean operadores de oficio y que puedan encontrarse entre ellos personas ajenas al volante, como por ejemplo, los profesionistas. Sin embargo, es usual

que aquellos con una formación formal mayor que ingresaron a la actividad como alternativa a no estar desocupados, la abandonen en poco tiempo. Esto sucede debido a que los ingresos que pueden generar no son demasiado altos –o al menos no en el nivel al que estaban acostumbrados–, la jornada laboral es extensa y, muchas veces, el trabajo les resulta estresante.

Las calificaciones en el trabajo

Trabajar el taxi no sólo es transportar. No sólo requiere, en el nivel de las habilidades necesarias para desarrollar la actividad, saber manejar. Por el contrario, ser un "profesional al volante" implica una conjugación de varias calificaciones que no son portadas necesariamente por todos los taxistas. El hecho de contar o no con esas habilidades nos permiten dividir analíticamente a los taxistas en dos grandes grupos: los taxistas transitorios y los taxistas de oficio.

En efecto, a pesar de que en principio no se requiere una formación específica para ingresar en la actividad más que saber manejar, esto no quiere decir que los operadores no generen saberes específicos que sirven como diferenciadores entre ellos, como decíamos entre los de oficio y los transitorios, o incluso también en la percepción de los pasajeros sobre los operadores. Aunque puede ser cierto que para realizar la actividad basta con saber conducir y esto es acreditado en la posesión de una licencia, no es menos cierto que para desempeñarse otros saberes no formales son necesarios. Estos son generados por los operadores en la práctica diaria de su trabajo.

En la voz de los propios taxistas cuáles son esos saberes o las calificaciones. En primer lugar, mantener sin daños el medio de trabajo:

> Cuidar el medio de trabajo. Andan por ahí corriendo, echando el carro a todo mundo por conseguirse a lo mejor 50 pesos, 100 pesos, no sé. Y no cuidan la unidad. Eso es un error. No cuentan que se va a pasar semanas en taller y ¿con qué van a sacar el gasto? (Rubén, taxista, enero 2011).

O la zona y horario donde conviene trabajar según el flujo de trabajo:

> Acá como llega el suburbano, hay pasaje en la mañana. Tenemos la base hasta la tarde, pero hay pasaje en la mañana. Estoy desde las 6 a la 1 y después ya trabajo ya en la calle. (Erasmo, taxista, julio 2011).

También, cómo es la manera más fácil de hacer algún trámite, aunque no sea la más económica:

> Y mejor y le pago a un gestor. Le tuve que dar 500 pesos. Ya con eso él se arregla él y lo de la persona del Módulo. Está mal y nos prestamos a eso. Pero si no le hago, no puedo trabajar. (Juan Carlos M., taxista, noviembre 2010).

Conocer la estructura de la ciudad, como considera una pasajera:

> Algunos además de cafres, ni saben por dónde ir. Hay que estar diciéndoles. Y a veces uno no sabe. ¿Para qué tomo taxi si no me van a llevar? Otros sí que saben y le dicen 'Oiga, si vamos por… hay menos tránsito'. (Gracia, usuaria, marzo 2011).

Entonces la calificación puede pasar, por ejemplo, por el conocer la ciudad para saber por dónde conviene circular; saber los nombres y sentidos de sus calles, cuáles se encuentran cerradas; cuáles son los caminos más rápidos o cortos para llegar a destino; distinguir zonas peligrosas para no pasar por ellas o cómo debe manejarse allí para no ser víctima de algún de delito. La calificación puede reflejarse también en el conocer los horarios en los cuales conviene trabajar o conocer la dinámica del pasaje –horarios y lugares donde es posible conseguir pasajeros o identificar aquéllos que pueden convertirse en clientes habituales y generar con ellos una relación que les permita consolidarlos como tales. Y una calificación adicional es el saber reparar el vehículo que manejan, ya que se ahorra dinero en refacciones y tiempo muerto de aquél.

No todos los taxistas cuentan con todas estas habilidades. Incluso no existe acuerdo entre ellos de cuáles son las necesarias para el ejercicio de la actividad. Así, por ejemplo, no hay consenso de cuáles son los horarios más apropiados para laborar, porque en esa definición entran en juego consideraciones subjetivas de los distintos taxistas. Por ejemplo, para algunos el mejor horario es cuando hay más pasajeros, pero para otros es durante la noche o en domingo, ya que si bien hay menos gente en búsqueda de un taxi, se maneja más tranquilo y rápido porque es menor el tránsito vehicular. Entonces quizá prefieren

trabajar más horas en un horario tranquilo, que menos tiempo en hora pico. Además, las zonas con mayor afluencia de pasaje cambian según el horario y época del año. Esto lo explica muy bien un entrevistado:

> La base está en un centro comercial. Ahora en febrero, ni modo, a la calle. No hay *nadies*. Pero en diciembre, bueno… ¡Ahí sí! Llegabas, cargabas y te ibas. Y de vuelta, llegabas, cargabas y te ibas. (José, taxista, febrero 2011).

Pero el hecho de contar con todas o algunas de las habilidades precisas para desempeñar de manera eficiente la ocupación –aún a pesar de la falta de consenso de cuáles son –son las que definen el saber trabajar. Y para los taxistas, saber trabajar, es decir, contar con calificaciones para desarrollar el oficio, y ser un buen taxista es fuente de orgullo para ellos. Les confiere también satisfacción a los sujetos al sentir que dominan su trabajo.

Conocer la dinámica del pasaje, las características de la demanda del servicio, muchas veces configura rutinas para los taxistas. Rutinas de rutas a seguir, de lugares donde hacer base, de zonas y horarios por donde trabajar. Incluso esa dinámica hace que los taxistas combinen distintas modalidades de trabajo. Por ejemplo, comenta un entrevistado:

> En la mañana me paro a las 6, hago una ruta. Llevo a las personas a trabajar, a los niños a la escuela. Y a las 9 ya me voy para la base. (Fernando, taxista, diciembre 2010).

El ingreso de profesionistas y/o personas ajenas a la actividad del taxi es percibido por varios taxistas y dirigentes como una pérdida del oficio, de la profesionalidad del taxista, de su educación, del don de servicio, "del espíritu del trabajador al volante". Esto último es repetido por muchos, sobre todo entre los taxistas miembros de alguna agrupación y adultos con cierta antigüedad en la actividad, quienes sostienen un discurso de orgullo sobre su trabajo.

Así, las calificaciones tienen que ver también con cómo debe ser la actitud del operador al momento de trabajar, como muestra la cita siguiente:

> Yo siempre he considerado que una persona que da el servicio, aunque se le haya muerto un familiar, tiene que dar buena cara y ser atento y ser agradable con la gente. (Rubén, taxista, enero 2011).

O también se relacionan con cómo trabajar reduciendo el riesgo a ser víctima de algún delito, es decir, minimizando el riesgo a la inseguridad:

> Y si sube un pasajero y me pregunta cómo fue el día, le digo que recién salgo, que es el primer pasajero. Entonces no te roban, porque si les dices que ya te estás terminando, saben que llevas dinero. Y esas cosas nos las aprendemos en la calle, en las experiencias de uno, en lo que cuentan los compañeros. (Julio, taxista, noviembre de 2009).

Entonces a pesar de que una formación específica no es requerida en un inicio para trabajar como taxista, no significa que no existan saberes específicos que pueden permitir desarrollar la actividad de mejor manera. Esos saberes tienen la característica de irse formando en el "mientras tanto", mientras se va trabajando y se van generando y acumulando en la experiencia diaria de trabajar. Pueden irse adquiriendo de manera individual, pero un sujeto puede incorporar un número mayor o con más rapidez si entra en contacto y mantiene relaciones con otros taxistas o personas involucradas con el gremio. Es decir, se transmite informalmente de boca en boca.

Por último, la importancia de estos saberes reside en la capacidad que confieren a quienes cuentan con ellos para autocontrolar el trabajo.

Entre la precariedad, la necesidad y el mercado de trabajo: las apreciaciones sobre el trabajo

Si bien a las condiciones en que los taxistas trabajan pueden considerárselas precarias y no sólo en sentido objetivo, por ejemplo, no contar con protección social, largas jornadas de trabajo, actividad riesgosa, como veremos más adelante, la precariedad, como plantea Paugam (2000) entraña una dimensión subjetiva. Sin embargo, no son pocos los taxistas que pese a las condiciones objetivas de precariedad, se encuentran relativamente satisfechos con su trabajo, lo encuentren agradable, les "guste" su trabajo. ¿Es esto una

contradicción? ¿Por qué y cómo aun cuando las condiciones de trabajo no se consideren como las óptimas o deseables, pueden los sujetos tener una concepción positiva de su actividad laboral?

En principio, debemos tener en cuenta el contexto del mercado de trabajo general. Otros trabajos a los que los taxistas pudieran llegar a acceder, con contrato, un salario fijo y alguna protección, pueden estar peor pagados o ser igualmente precarios. Un entrevistado lo resume de manera clara:

> Nunca vas a ganar lo que ganas en un carro con lo que ganas en una compañía. Aquí en México los sueldos son muy bajos, pero bajísimos. Te voy a poner un ejemplo: vamos a ponerle en una compañía, como un obrero, te voy a poner el salario mínimo de un obrero actual. ¿Cuánto gana a la semana? Lo que me gano yo en un día. (Leonardo, taxista, diciembre 2010).

Sin embargo, otros no piensan de igual manera. Sobre todo aquéllos que tienen una profesión u oficio calificado y que lo desempeñaron en alguna empresa o por cuentapropia, como lo manifiesta un entrevistado que luego de haber quedado desempleado en una empresa de sistemas, trabajó durante cuatro años en Estados Unidos y a su vuelta comenzó a trabajar como taxista:

> Para mí hubiese sido mucho mejor trabajar en la computación que es el medio que yo conozco, pero obviamente se necesita mucho más capital. (…) Yo la verdad si pudiera encontrar otro trabajo donde moverme, yo me muevo. El taxi ya no es…, híjole, para estar viviendo es un gastadero de dinero. El taxi nunca te va a dar lo que te da otra cosa. (Rubén, taxista, enero 2011).

Pero incluso, en casos como el mencionado recién, los taxistas encuentran algún aspecto positivo o ventaja en esta ocupación. Él mismo comenta:

> [Al trabajo en el taxi] lo veo bien. Yo si saco 150 pesos para el gasto está bien. Y trabajo y los saco. (Rubén, taxista, enero 2011).

Así, en general, poder generar un cierto ingreso, de manera rápida y que dependa del esfuerzo propio les brinda una apreciación positiva sobre la ocupación en el taxi al

ponerla en relación con otras en particular o con la situación del mercado de trabajo en general.

A su vez influyen las opiniones familiares, valores sociales, experiencias pasadas. En el caso de uno de los entrevistados, por ejemplo, las condiciones de su trabajo anterior, en específico en lo referente a los ingresos, fueron las definitorias para decidir incorporarse en esta actividad:

> Yo soy ebanista. Ebanista y tallador de madera, pero los ricos no me pagaban mi trabajo y ya querían bueno, bonito y barato. Y ya automáticamente entré a un taxi. (Augusto, taxista y dirigente, diciembre 2010).

Como en el caso anterior, en muchos otros el bajo nivel de ingresos o la inestabilidad que obtenían en trabajos anteriores, por ejemplo, hicieron que el taxista y su familia vean con buenos ojos poder contar de cada noche con efectivo para cubrir sus necesidades.

Pero para otros, los ingresos no son simplemente de subsistencia, sino que les permiten capitalizar y vivir cómodamente o mejor que como lo hacían previo al ingreso al taxi. En general, esto sucede entre quienes son propietarios y, especialmente, entre quienes tienen más de un taxi. Un taxista nos explica por qué le gusta su trabajo y es sobre todo, por los ingresos que le genera:

> Porque trabajando bien, deja el taxi. Hay compañeros que dicen que no es negocio, no es negocio para ellos porque son muy flojos, porque este trabajo si eres flojo te vas a hacer más flojo. Pero si en este trabajo te gusta progresar, eres ambicioso para tu trabajo, te gusta progresar, eres ambicioso para tu trabajo, si eres ambicioso para poder progresar, te vas para arriba. Pero si no, te vas para abajo. (Guadalupe, taxista, junio de 2010).

Así, existen quienes están muy conformes con su trabajo, les gusta, no harían otra cosa, tienen proyectado seguir en la actividad, los aspectos positivos predominan y alguna inconveniencia se considera menor, como lo comenta el último entrevistado citado:

> Ser taxista es una cosa muy bonita, al menos a mí, a mí me gusta mi trabajo. Yo lo adoro. ¿Por qué? Porque me ha dado muchas satisfacciones en mi trabajo, así como me ha dado malas, pero a mí me gusta mi trabajo. (Guadalupe, taxista, junio de 2010).

Pero del otro lado, están los disconformes, los que no les gusta para nada su trabajo y no encuentran nada positivo en él, más que les brinde unos pesos para a penas mantenerse. Como señala un entrevistado:

> Nomás dime que hay otro trabajo que me dé 10 pesos más a la semana y estoy puesto. (Julio, taxista, noviembre 2009)

Otros se encuentran entre ambos extremos. Pero no hemos encontrado sujetos que el trabajo les resulte indiferente o que éste es lo mismo que cualquier otro.

Los ingresos son sólo uno de los aspectos positivos. En realidad, el más importante es la construcción subjetiva en torno a la capacidad de controlar su trabajo, código que desarrollamos a continuación.

5.1.2 El autocontrol relativo del proceso de trabajo

Mencionábamos antes que para comprender la constitución de identidades de los taxistas uno de las categorías a analizar es cómo significan a su trabajo. Para ello proponemos partir de un nivel más abstracto: en un sentido amplio, cómo ellos conciben al trabajo.

Las relaciones de trabajo en el taxi

En general, la referencia abstracta al trabajo se corresponde con alguno desarrollado en relación de dependencia. Es decir, trabajo asalariado, la relación clásica capital–trabajo. Sin embargo, a pesar de que en ocasiones las relaciones de trabajo en el taxi pudieran asemejarse a ese tipo de relación, no lo son de manera estricta ni explícita. Menos aun los sujetos implicados en tales relaciones las perciben de tal manera. En efecto, para todos lo que se está desarrollando es una actividad por cuentapropia: es un trabajo autónomo donde quien lo ejecuta tiene el control sobre el proceso de trabajo y no existe subordinación. Por lo tanto, tampoco una relación laboral.

Sin embargo, a pesar de esa apreciación general que tienen los taxistas de que el trabajo es el asalariado y que lo que ellos realizan es otra cosa, es trabajo autónomo, podemos encontrar en la actividad del taxi en la Ciudad de México formas diversas de relaciones de trabajo y éstas se definen según la relación con el medio de producción principal, que es el vehículo.

El servicio de transporte público individual de pasajeros es prestado por pequeñas unidades económicas, donde un sujeto cuenta con uno o una pequeña cantidad de taxis y concesiones. En su mayoría podría decirse que unipersonales, puesto que existe una asociación de un operador-un vehículo-una concesión, lo que se denomina en el gremio transportista: "hombre-camión". Legalmente, una persona no puede tener más de cinco concesiones. Sin embargo, hay sujetos que a través de prestanombres han ido acumulando un número mayor. A estas personas se las conoce en el rubro como "flotilleros". Aun cuando existe la tendencia a esta acumulación de concesiones en manos de algunos, esto no ha redundado en una concentración empresarial, ni es lo que predomina en el sector.

A pesar de que existen en la actualidad algunas empresas, éstas no son propietarias de las concesiones ni de los vehículos –al menos formalmente– y no contratan mano de obra asalariada para la operación del servicio. Estas empresas lo que hacen es tener la propiedad o administrar las bases o sitios y mantienen un convenio, que puede ser formal o informal con los concesionarios que son quienes por sí mismos o a través de terceros, los choferes, realizan los transportes de una manera prácticamente artesanal.

De este modo, pueden encontrarse distintos sujetos implicados de manera directa en las relaciones de trabajo en el taxi.

El primero es el concesionario, que es la persona que cuenta con la concesión para prestar el servicio. Esa concesión se materializa en una placa de taxi que es asociada a un único vehículo. Como dijimos, un mismo sujeto puede contar con hasta cinco concesiones. Aquí se abren una serie de posibilidades de ejercicio de la actividad y de relación de trabajo.

Si el concesionario, cuenta con una sola concesión y opera el vehículo de su propiedad, estamos ante un caso típico de trabajo por cuentapropia. No existe una subordinación desde el punto de vista de la organización del trabajo (él define el cómo,

cuándo y cómo se presta el servicio: horario, recorrido, modalidad de servicio a prestar, tipo de pasajeros a trasladar, etcétera), ni una dependencia contractual con un empleador (no existe un empleador que pague su remuneración).

Si el concesionario cuenta con una o más concesiones y no opera ninguna, sino que las da en alquiler sin el vehículo, estamos ante una relación comercial. Se trata de una transacción de renta (de la concesión), pero que se encuentra por fuera de lo habilitado legalmente. En esta relación, en general, un sujeto cuenta con un vehículo con la cromática de taxi, pero el sujeto no es concesionario. Aquí caben dos posibilidades. La primera y más usual, es que el propietario del vehículo sea su operador. La segunda, que el propietario del vehículo, lo rente a un tercero para que éste lo opere, generándose lo que hemos denominado "la relación de trabajo de la cuenta". Ésta consiste en que a cambio del vehículo con la placa correspondiente, el chofer paga una renta o cuenta diaria. Los costos de operación son compartidos entre el concesionario y el chofer. Este último debe hacerse cargo de la gasolina, lubricantes, derechos de Licencia Tarjetón y exámenes que lo habilitan como taxista, el aseo del vehículo, su vestimenta y la utilización de la base o sitio, si fuera el caso. El concesionario debe cubrir todo el resto de los costos de operación, como pagos por derechos de Revista, Tenencia y Verificaciones, Seguro, llantas, refacciones, entre otras.

Si el concesionario cuenta con más de una concesión y los vehículos correspondientes y no opera ninguno de ellos, todos los "da a trabajar", se trata también de la relación de trabajo de la cuenta.

Esta relación de trabajo tiene ciertas semejanzas con una típica relación de trabajo asalariada, especialmente por el hecho de que el medio de producción principal –el vehículo– es propiedad de otro que no es quien lo utiliza. El trabajador utiliza su fuerza de trabajo para prestar el servicio. Sin embargo, no cuenta con un salario propiamente, mucho menos con los beneficios a él asociados. Su ingreso es el dinero obtenido por la prestación del servicio luego de deducir los costos de operación y la cuenta diaria o mensual. Desde el punto de vista contractual estrictamente, sería una suerte de relación comercial. Sin embargo, dadas las características de la relación, es decir porque el trabajador no es dueño del medio de producción, se da la intervención del propietario del vehículo en la

organización del trabajo y en la definición de las condiciones de prestación, existe un grado de subordinación del chofer para con el concesionario.

Dada esta participación en el proceso de trabajo, calificamos a este tipo de concesionarios como "cuasi-patrones". Pero además de la dependencia que existe por quien es el propietario del medio de producción y que el ingreso del taxista se encuentra de alguna manera condicionado por el monto a pagar en concepto de cuenta, existe algún grado de subordinación en la organización del trabajo, como veremos más adelante al abordar la temática del control del proceso de trabajo.

Sin embargo, en el mundo del trabajo la relación salarial pura, capital–trabajo, no es la única. En todo caso, el problema es, por un lado, que en general la investigación en temas laborales se ha centrado en teorizar y realizar sus estudios sobre dicha relación, si no desconociendo al menos desdeñando otras formas de trabajo. Por el otro, que el derecho laboral se ha centrado casi de manera unívoca en la relación salarial, dejando desprotegidos a los "otros" trabajadores.

Como explica Harribey "se ha mantenido un malentendido acerca del término trabajo, que se asocia (…), a veces a una categoría todavía más reducida, la forma social dominante que reviste la actividad productiva en el capitalismo, el trabajo asalariado y su marco jurídico, el empleo asalariado" (p. 36-37). Por lo pronto, hay distintas formas de remunerar el trabajo, por tiempo de trabajo, por obra, por productividad, etcétera. Además, en distintas actividades, empresas, lugares del mundo, a través de los trabajadores, sindicatos, autoridades y organismos internacionales, se ha reconocido como relación de trabajo a muchas que no siguen esa forma tradicional.

En México, la relación de trabajo de la cuenta no es reconocida legalmente como tal. Sin embargo, nos encontramos frente a una relación que en condiciones similares en otras actividades, en otros lugares o momentos históricos puedan ser reconocidas. En Francia, por ejemplo, en el año 2000 la Corte de Casación reconoció que el contrato de renta de taxis es un contrato de empleo basándose en que dado el estado de subordinación legal en que se encuentran los choferes, el contrato laboral es la figura que les corresponde (Coiquad, 2009).

Por último, si el concesionario cuenta con más de una concesión y los vehículos correspondientes y opera uno, pero los otros los "da a trabajar", nos encontramos frente a un trabajador por cuentapropia que es además un "cuasi-patrón". Aquí la relación de trabajo se complejiza aún más, ya que para el chofer, su "cuasi-patrón" es también un par, un compañero. Se complejiza no sólo por la ubicación de los sujetos en la relación de trabajo, sino por las relaciones interpersonales y vivencias cotidianas por un lado compartidas y por el otro diferentes que ellos tienen. En ocasiones sus intereses pueden ser comunes, pero en otras estar encontrados.

La propiedad del medio de producción

Podemos afirmar que existen diferencias en la apreciación que se tiene sobre el trabajo según el tipo de relación de trabajo en la que estén inmersos los taxistas, y que en última instancia dependen de la condición de propiedad o no del medio de producción. En ese sentido es interesante analizar algunos datos que arroja la encuesta aplicada diferenciando las dos categorías, operador-propietario y operador-arrendatario[32].

- Quienes tienen mayor antigüedad en el trabajo son trabajadores propietarios del vehículo y entre quienes recién ingresan en la actividad son más los que rentan el coche.

- Los taxistas que trabajan menos días a la semana, entre 2 y 4, son propietarios. Según nos comentaron en entrevistas esto sucede porque los otros días o tienen otro trabajo o sobre todo porque dan el coche a trabajar –se lo rentan a terceros–. Quienes rentan en general, no tienen otra ocupación, y desarrollan la actividad todos los días en los que el auto puede circular.

- En general, todos los taxistas trabajan un número más o menos similar de horas al día. Sin embargo, si miramos las cantidades mayores, excepto en el caso más alto, que se trata de un caso, quienes trabajan más de 12 de horas, son más los que rentan que los propietarios.

[32] En el Anexo pueden observarse las frecuencias.

- El ingreso neto promedio es para los taxistas propietarios de $277.13, mientras que para quienes rentan de $230.00 al día. Es decir, los primeros ganan el 20.49 por ciento más que los segundos.
- Es similar el porcentaje de quienes, sin importar su condición de propietario o no, se encuentran satisfechos y quienes no lo están con los ingresos que obtienen.
- Sin embargo, es notoriamente más alta la cantidad de taxistas propietarios que no está de acuerdo con la tarifa actual del pasaje en relación con quienes rentan.
- Los taxistas que rentan el coche abandonarían el trabajo en el taxi por uno de obrero en una fábrica ganando lo mismo en una proporción mayor que los propietarios.
- Dentro de los taxistas asociados a organizaciones, son bastantes más los propietarios los que rentan vehículos.
- Es relativamente similar la participación de la familia en la decisión de ingresar en la actividad sin importar si el taxista es propietario o renta.
- Sin importar la propiedad o no, en general, no les gustaría que un miembro cercano de la familia ingresara a trabajar como taxista.

De estos datos podemos ver que surgen algunos indicios de que quienes son propietarios tienen una estabilidad mayor en la actividad: tienen una antigüedad mayor y una propensión mayor a no abandonarla para trabajar como obrero en una fábrica ganando lo mismo. Además, ganan un poco más de dinero. Sin embargo, son ellos quienes se encuentran más disconformes con lo que obtienen y con las tarifas vigentes.

Existe una gran rotación de choferes en la renta de un mismo vehículo. Según lo relevado, los choferes no suelen durar más de 8 meses con el mismo concesionario. Comentan que incluso pueden durar sólo un día, dos, una semana. Las causas para dejar de rentar un vehículo a un concesionario determinado pueden ser, por ejemplo, la inconformidad con las exigencias que el concesionario pone para la renta (por ejemplo, pago de fianza, frecuencia de pago, estacionamiento para el coche), exigencias de mantenimiento del vehículo, disconformidad con el monto de la renta. Pero también puede pasar que sea el concesionario quien decida poner fin a la relación: si el chofer no hace los pagos a tiempo, si desaparece por días, si ha maltratado el vehículo. En general, cuando

surgen conflictos entre ellos, su resolución suele realizarse entre los sujetos involucrados y suelen culminar en la ruptura del vínculo. Es decir, concluir la relación es la manera de resolver el conflicto.

Por otro lado, también es entre los propietarios entre quienes encontramos una tendencia mayor a organizarse colectivamente o al menos a incorporarse en una agrupación de taxistas para trabajar en bases o sitios. También ocurre que un concesionario puede ser miembro de una organización, él no trabajar al volante y su lugar –el espacio en la base o sitio– ser ocupado por su chofer. En estos casos, en los ámbitos de participación en la toma de decisiones, en las asambleas, quien participa activamente es el concesionario aunque no trabaje a diario en la base. En algunas agrupaciones se deja participar –aunque no votar– también a los choferes aunque no sean asociados.

Pero el hecho de no ser propietario de un vehículo y/o concesión también hasta cierto punto limita estructuralmente la participación en organizaciones y acciones colectivas a los choferes puesto que ellos deben trabajar más para cubrir sus costos. Un taxista lo explica así:

> Estamos convocando a los taxistas para que vayan al Zócalo. No van porque muchos no son dueños de los taxis, son choferes nada más. Entonces ellos no les interesa ir. Les interesa trabajar porque ellos tienen que dar su cuenta. (Gustavo, taxista, diciembre 2011).

Sin embargo, la figura del concesionario y la relación de renta de vehículo y placas que describimos más arriba, sumado al desequilibrio de fuerzas en la relación, hacen pensar en que no se trata estrictamente de un trabajo por cuentapropia. Podría pensarse como una relación comercial pero es una relación laboral encubierta o como una figura híbrida. Decimos esto porque existe una sujeción económica del chofer para con el propietario. No como en un trabajo en relación dependencia que de manera pura la dependencia se manifiesta en la remuneración, pero al ser el medio de producción propiedad de otra persona y sin él no poder los generar los ingresos propios, sumado a que por el uso de ese medio de producción debe pagarse una cantidad de dinero, esa dependencia existe.

Pero además, existe una subordinación organizativa en el ejercicio de la ocupación, ya que el arrendador define las condiciones en que debe mantenerse el vehículo, la

cantidad de dinero a pagar por él. Recordemos que para que en presencia de una relación de dependencia no necesariamente se necesita una subordinación casi absoluta de tipo taylorista-fordista. Por el contrario, en muchos trabajos asalariados la subordinación es en grado mucho menor y se respeta un margen de autonomía al trabajador.

Entre quienes llevan varios años en la actividad, suele presentarse una trayectoria común vinculada a la experiencia laboral en el taxi. Al ingresar en la actividad se renta el vehículo. Con el tiempo se logra realizar un ahorro y comprar un auto propio y luego obtener las placas –esto si se encuentra abierta la entrega por la autoridad– o comprarlas a algún particular. Con el tiempo, algunos continúan capitalizando y compran uno o más coches y/o concesiones para rentarlos a nuevos choferes. Y también van cambiando las percepciones sobre la actividad. Como lo explica Rubén:

> No estoy por… ahora no estoy como en el principio, por necesidad. Ahora estoy porque me gusta el trabajo, porque aquí veo más oportunidad, porque ahorita tengo mi carro, más adelante voy a tener mis placas y un poquito más de oportunidad de progresar. A lo mejor otro día tengo otro carro, tengo dos o tres, tiene mucho que ver cómo se organice uno. (Marcelo, taxista, noviembre 2010).

De este modo, podemos apreciar una división clara de estatus, que se manifiesta en el nivel material como en el de la subjetividad, entre los propietarios y los no propietarios del medio de producción.

¿Trabajador o empresario? El dilema del control relativo del trabajo

La condición de propiedad o no del vehículo a la que hacíamos referencia, nos lleva a reflexionar sobre otro punto que se encuentra relacionado con aquélla: lo que significa para los taxistas trabajar según las categorías ocupacionales: como cuentapropista, chofer o empresario.

Que los taxistas se consideren autónomos y que esto en general tenga una connotación positiva, por poder organizar su trabajo, no significa que no existan controles

externos a su trabajo. ¿Cuáles son esos controles principales que operan sobre el trabajo del taxista?

En primer lugar, como vimos antes, las regulaciones estatales al transporte y al tránsito definen quién puede trabajar y quién no –al menos legalmente–, las tarifas, por dónde y cómo se puede circular, las sanciones en caso de incumplimiento, entre otras cuestiones.

En segundo lugar, los pasajeros también controlan de cierta manera el trabajo. Primero, la afluencia en determinadas zonas y horarios hacen que los taxistas deban seguirla si quieren tener mayor posibilidad y volumen de trabajo. Segundo, muchas veces los pasajeros le indican al taxista el camino a seguir para llegar a destino. Más allá de que este último esté de acuerdo o no y pueda sugerir una opción diferente, quien termina definiendo es el cliente. Como lo explica un taxista:

> Yo siempre pregunto por dónde quiere que vaya, yo creo que esa es la confianza que le das al cliente. Le digo 'Buenas tardes ¿A dónde lo llevo' y ya me dice ´(…) '¿Por dónde quiere que me vaya?' Y ya me dice. Si yo considero que esa ruta es muy larga o hay más tráfico por ahí, porque bueno, uno se hace conocedor, yo le sugiero al cliente, le digo (…). Entonces es su decisión. Me dicen 'Ah sí me parece muy bien, de hecho no sabía'. La gente te lo agradece. Pero muchas veces te dice que no 'No, no por donde le dije'. (Carlos, taxista, junio de 2010).

En tercer lugar, la dinámica de tránsito también imprime algunos controles al trabajo. El tráfico vehicular, las formas de manejar de particulares y de otros transportistas hace que un taxista no pueda circular a la velocidad y el lugar por donde le gustaría. En todo caso, él tiene que generar las habilidades necesarias para sortear los obstáculos, poder trabajar de una manera aceptable.

Vemos entonces que los controles a pesar de no ser absolutos, no definen completamente la forma de trabajar, la limitan. No obstante ello los taxistas siempre tienen un margen de acción y buscan la manera de arreglárselas para minimizarlos y pasar ellos a ser quiénes ganen espacio de control. Y en ese proceso es donde ellos consideran que son autónomos y tienen control sobre el trabajo. Es decir, a pesar de que existen controles, para ellos no son tales porque pueden sortearlos. ¿De qué manera? Por ejemplo, ya lo

mencionamos para el caso de las tarifas, los taxistas alteran el taxímetro o colocan tarifas fijas para recorrer una distancia. Esto es ilegal y ellos son conscientes de ello, pero como lo explicita un entrevistado: “Si el Gobierno no las cambia, lo hago yo”. (Jorge, taxista, enero 2010)

Pero el control sobre el trabajo no es igual para todos los taxistas. Son diferentes según el tipo de servicio de taxi que presten. No es igual el caso de un taxi libre que elige por dónde circular por la ciudad, en qué horario y de la manera que él decide hacerlo, que un taxi de base o sitio donde la agrupación a la que pertenece organiza cómo se presta el servicio, a qué pasajero debe trasladar o en qué horario se debe ingresar.

Pero además las organizaciones pueden ejercer control sobre otras materias como la calidad del servicio, la pulcritud que deben reflejar el coche y el taxista, pueden también inculcar en los operadores ciertos valores e incentivos para que presten el servicio de una manera determinada. Incluso esos controles que ejercen las organizaciones son motivo para que muchos libres decidan no incorporarse en alguna de ellas. Lo comenta un taxista libre que en otro momento participó de una asociación:

> Porque no me gustan las reglas mucho que digamos. Si entras a un sitio, que tienes que andar con un pantalón de vestir azul marino, una camisa blanca, zapatos negros, corbata. Yo trabajé (…) y así me obligaban a ir. Y no me gustaba. (Marco, taxista, marzo 2011).

Pero esas obligaciones de las que habla el entrevistado no son iguales en todas las organizaciones. Incluso en alguna, según refieren los taxistas, hasta pueden promoverse prácticas no legales. Lo comenta uno:

> Hay bases que llegas y te dicen ‘Sí, pero tienes que alterar el taxímetro’. Ahí cerca del Aeropuerto hay tres y hay otro sitio (…) que traen los coches blancos, también traen el taxímetro alterado. (Erasmo, taxista, julio 2011).

Además, en el caso de las relaciones de trabajo de la cuenta aparece la figura del arrendador que también ejerce algún tipo de control –especialmente a través del dinero diario o mensual que cobra y las condiciones en que debe mantenerse el vehículo–, que en aquellos taxistas propietarios de sus vehículos no se presenta.

Existen controles al trabajo impuestos por el propietario del vehículo que condicionan el ejercicio de la actividad laboral: el monto de la renta, la forma y periodicidad de su pago, los requisitos para comenzar a trabajar como su chofer, las condiciones de mantenimiento del vehículo, entre otras que varían según las exigencias que desee aplicar el arrendatario, como por ejemplo, si un arrendatario cuenta con un lugar en una base o sitio puede exigir que el chofer preste servicios allí. Aunque esas exigencias pueden a veces ser negociadas con el chofer o ir sufriendo modificaciones o una laxitud mayor a medida que se va afianzando la relación y se genera confianza entre ambos. Esto último lo ejemplifica un concesionario:

> Conforme yo voy viendo si son responsables, les puedo decir 'cada tercer día' o 'cada ocho días', depende de cómo los vaya viendo cómo son para pagar. (David, propietario de taxis, febrero 2011)

Pero incluso en la cita anterior vemos cómo esa laxitud también es definida por el propietario del vehículo, no por el chofer.

Teniendo en cuenta estos controles y relaciones que se generan, no podemos afirmar que exista una autonomía total del chofer para organizar su trabajo. A pesar de no estar presente el dueño del vehículo durante el proceso de trabajo y que el trabajador se sienta libre y no subordinado, de una manera quizá no demasiado transparente para los choferes, la subordinación existe aun cuando cuentan por supuesto con un margen de libertad para organizar su trabajo en aquellos aspectos en los que no decide participar el arrendatario. Por ejemplo, a qué hora comenzar y terminar de trabajar, en qué momentos parar, la modalidad de prestación del servicio –si el arrendatario no obliga a trabajar en una base o sitio, el chofer puede optar por trabajar de manera libre o en alguna organización–, etcétera.

Estos controles, por un lado, condicionan el ejercicio laboral; por el otro, influyen en la manera en que los taxistas significan a su ocupación y a ellos mismos como trabajadores. Es notorio que a pesar de este cúmulo de limitantes y que los taxistas pueden tener conciencia de ellas, se definan como trabajadores "libres" y esto es considerado como algo positivo.

Desde otro ángulo, los saberes que deben desarrollar, como conocer la estructura urbana, la dinámica de movilidad de los ciudadanos, dominar el vehículo y sentir que éste es una prolongación del propio cuerpo al movilizarse, manejar, ocupar espacios, son por tanto, la forma de sortear los controles, como fuentes de orgullo para los taxistas.

Esos saberes, en alguna medida, contrarrestan los aspectos negativos del trabajo: las condiciones de trabajo (largas jornadas, pocas o ninguna prestación, ingresos en permanente baja), la exposición continua a posibles situaciones de inseguridad y violencia, el desprecio de algunos conductores particulares y pasajeros.

En otro orden, podemos notar una tensión permanente en la definición propia entre "ser trabajador" o "ser empresario" para quienes son propietarios del taxi. Para ellos existe un sentido de patrimonio sobre su vehículo. Tener coche significa propiedad y, en ese sentido, son los propietarios del medio de producción. No dependen de nadie para trabajar y entonces no se sienten, al menos en principio, propiamente "trabajadores", al asociar a estos últimos con empleados en relación de dependencia. Pero además, si cuentan con más de un vehículo y además de trabajar uno, los otros se rentan, surge la posibilidad de identificarse como empresario, un "empresario del taxi".

Entre quienes rentan también existe una tensión, el ser un trabajador por cuentapropia, ya que más allá de las limitaciones existentes para el ejercicio de la actividad, ellos se consideran autónomos o propietarios de su trabajo. Esto porque ellos organizan su trabajo y no reciben un salario a cambio de sus labores, sino que rentan el medio de producción –el vehículo– para desarrollar su actividad laboral. Como explica un chofer:

> Es como si tú fueras comerciante y no tienes tu local. Lo rentas. Y pues, no eres empleado del dueño de ese lugar. (Jorge, taxista, diciembre 2010).

Sin embargo, en ocasiones, varios choferes cuando se refieren o piensan en la persona a quien rentan el coche, lo nominan como "patrón". Como patrón y no simplemente como el dueño del vehículo. Un chofer que entrevistamos se refiere de tal manera:

> En la noche, antes de regresar a la casa, tengo que [ir] a la casa del patrón. Por la cuenta ¡Ah! Es un sangrón. Ya si no voy… (Rómulo, taxista, diciembre 2010).

Muchas veces sin darse cuenta, realizan esta connotación haciendo un paralelismo con la relación laboral tradicional, la asalariada. De este modo, aparece la figura de un "empleador", alguien diferente de los choferes que son los trabajadores. Ahora bien, siguiendo este razonamiento, la otra cara de la moneda mostraría que los choferes, son los empleados del patrón y estarían entonces de alguna manera subordinados a aquéllos. Pero entre los choferes no sólo no hay una conciencia de esta implicancia, de que si hay un patrón debería haber un empleado, sino que más aún, hay un rechazo abierto a considerarse de tal manera ante la mínima insinuación de que eso pudiera ser posible. Aunque no todos los choferes lo perciben de esta manera, como uno de nuestros entrevistados:

> [Al dueño del vehículo] igual yo no lo considero como mi patrón. Él es mi arrendatario. Muchos de mis compañeros sí dicen 'mi patrón, mi patrón'. Es como una sociedad: él me renta, yo trabajo con el auto, le pago la renta y le aviso cuando algo no funciona, él lo arregla. Pero no es mi patrón. (Fernando, taxista, diciembre 2010).

Pueden considerar o no al otro como un empleador, no autodefinirse como trabajadores, pero sin embargo, las relaciones sociales que se generan alrededor de la renta configuran una relación de trabajo particular que no es propiamente la del trabajador por cuentapropia, aunque tampoco la típica asalariada, como ya mencionábamos.

Entonces, para los choferes existe una suerte de contradicción en la definición propia, en su identificación. Por un lado, son cuentapropistas, trabajadores autónomos. Pero por otro, tienen un patrón. Las referencias para realizar tales afirmaciones también son construidas a partir de la puesta en relación de sus situaciones cotidianas con la imagen que tienen de la relación laboral en la empresa formal.

Y entre los "patrones" la negación a ser un empleador, es todavía mayor. Los argumentos para sostener esta postura suelen sustentarse en la comparación de la relación laboral en una empresa formal con la que se da entre el dueño del taxi y el chofer.

Incluso para algunos operadores que son propietarios del vehículo, en sus discursos, aparece alguna referencia aunque de manera indirecta, a que tampoco serían "trabajadores". Podemos verlo en la cita siguiente:

> Ya manejar un taxi es muy desgastante si eres trabajador. Si eres trabajador, la verdad, yo no trabajaría un taxi. (Rubén, taxista, enero 2011).

Podríamos nosotros decir que a pesar de la existencia de diferencias, puede pensarse en que existiría algún tipo de relación laboral. Híbrida, pero relación de trabajo al fin como ya desarrollamos. Pero para los actores implicados, en su subjetividad esto no es así.

Hasta cierto punto las tensiones o diferentes definiciones propias que mencionábamos se matizan por una identificación distinta: todos son taxistas. Más allá de la relación con el vehículo, trabajar solo, con algún familiar, en una organización, la ocupación los unifica. Ellos son taxistas y, en sentido positivo o negativo, así se presentan ante los demás. Más aun, en un nivel de abstracción diferente, hay una afirmación como trabajador, como miembro de la clase trabajadora. Es probable que algunos concesionarios que poseen empresas constituidas formalmente o no de taxis, puedan considerarse miembros de una clase empresarial. Pero al menos entre todos aquellos a quienes al menos nosotros hemos podido acceder, sean propietarios o no del vehículo, pero que trabajen al volante en el transporte individual de pasajeros, se consideran trabajadores.

Esta identificación resalta al ponerse en relación con los otros: los empresarios son los dueños del capital –de los grandes capitales–, ellos no deben laborar tantas horas y en las condiciones en las que está obligada la clase trabajadora a hacerlo. Y aparece también al identificar a otro actor como diferente, al gobierno, que es en general visto como el responsable, a través de las políticas económicas que implementa, de esa división de clases y de las condiciones de vida y laborales de los trabajadores.

Creemos que la identificación como trabajador autónomo, cuentapropista, más allá si sea como "trabajador" o "empresario", tiene que ver con una necesidad o deseo de ocupar una posición de privilegio –aunque sea en un plano simbólico– en las relaciones de poder de la sociedad. La subordinación en una relación de trabajo "normal" –la asalariada– implica que un sujeto se encuentra en una situación de desequilibrio negativo en la

relación. Eliminar la posibilidad de subordinación en el proceso de trabajo, así como la dependencia económica para con el empleador, nos parece es una manera que los taxistas encuentran para ganar poder.

Al compararse con los asalariados, se rescatan los elementos negativos de la relación laboral tradicional en una empresa. Para el trabajador, la existencia de un patrón. Para los propietarios de los vehículos, hacerse cargo de las obligaciones –traducidas en dinero: pagar un sueldo fijo, realizar los aportes a la seguridad social, la no generación de ingresos del taxi parado en los días de vacaciones que le corresponderían al chofer– que implica a un empresario la relación de dependencia.

De este modo, para los operadores, el taxi ofrece ventajas que en la relación de dependencia no podrían tenerse: salir a trabajar y volver con su cuenta, poder conocer gente de todo tipo, platicar de cualquier tema con ellos, en fin, sentirse libres. En efecto, la referencia a la libertad es más que frecuente. En palabras de un ex taxista:

> Me gustaba hablar con gente, puede ser interesante desde que sube el indígena o el empresario, o el artista, la diversidad de gente y la cantidad de historias que escuchas. No estar en un punto todo el tiempo, poderte desplazar. (Germán, ex taxista, mayo de 2010).

La identificación como autónomo y la distancia que observan respecto de los trabajadores asalariados, tanto en el caso de los choferes como de quienes son propietarios de vehículo y lo manejan, tienen otra implicancia importante: en la gran mayoría de los taxistas no hay una consideración de que los derechos laborales pudieran serles aplicables.

Es cierto que las normas vigentes obstaculizan la posible conformación de un sindicato para trabajadores por cuentapropia. Pero como plantea Bourdieu, el derecho consagra "simbólicamente, por un *registro* que eterniza y universaliza, el estado de la relación de fuerzas entre los grupos y las clases producidos y garantizados prácticamente por el funcionamiento de esos mecanismos" [cursivas en original] (2009, p. 214). Por lo tanto, son construcciones sociales que se transforman en el tiempo, se crean nuevas y derogan anteriores según los intereses y relación de fuerza de los actores en juego.

Pero si los interesados, los taxistas, no consideran que la conformación de una organización sindical a nivel local, estatal o nacional sería un mecanismo válido para la

representación de los intereses colectivos del gremio, difícilmente se ponga en discusión el cuerpo legal vigente y su consecuente modificación que los habilite a otras formas de representación.

Por último, otra dimensión a tener en cuenta: las trayectorias laborales de la mayoría de los taxistas muestran una gran cantidad de ocupaciones previas tanto en adultos como en jóvenes. En varias ocasiones, el hecho de haber ocupado puestos de trabajo mal remunerados, que exigían realizar tareas que no les agradaban, que eran inestables, que tenían jefes poco agradables y/o autoritarios, hacen que reconozcan en el trabajo en el taxi aspectos positivos y sientan gracias a ellos satisfacción por aquél. Veamos a continuación el relato de un taxista joven que muestra la cantidad de trabajos por los que pasó previo al ingreso al taxi:

> Fui a trabajar de cargador a la Central de Abastos, duré como una semana pues noté que me explotaban (…). Después me fui a caminar por las calles vendiendo libros y también no me pagaban, de hecho hasta me perdieron mis documentos. Fueron malas experiencias. Vendí agua Electropura en la calle (…).Luego me acuerdo que vendía de una a tres aguas y a cada agua le ganaba tres pesos, entonces me fue mal. Y ya alguna vez yo había manejado un taxi un fin de semana y yo recuerdo que había ganado como mil pesos, y yo dije: 'no pues, yo creo que eso es lo que tengo que hacer, volverme taxista'. (Carlos, taxista, junio de 2010).

En efecto, los derechos y deberes que garantiza la legislación nacional son vistos por los taxistas como privativos de los asalariados y, por lo tanto, allí ellos no merecen ser incluidos. Esto vale tanto en el nivel individual, como por ejemplo para el acceso al goce de un seguro de salud, como en el nivel colectivo, es decir, desde su óptica los taxistas no podrían tener un sindicato que los represente a todos. Hemos encontrado algunos taxistas que si bien plantean la necesidad de la conformación de un gremio que incluya a una cantidad mayor de taxistas que las agrupaciones actuales, en general se piensa en la conformación de una Asociación Civil o una Federación que aglutine a agrupaciones de base, pero siempre pensando en una organización civil y no sindical. Más adelante desarrollaremos este punto de manera profunda.

5.2 Trabajar en el espacio público

Un elemento que no podemos dejar de tener en consideración al analizar cómo significan su trabajo los taxistas es su espacio de trabajo: el espacio urbano, el espacio público, "la calle". Existe una implicación mutua entre el taxi y la ciudad. El espacio urbano es el ámbito físico, relacional y de significación del trabajo para los taxistas. Las prácticas que desarrollan por ellos durante el proceso de trabajo impactan de forma diversa ya sea reafirmando, transformando o creando nuevas estructuras, interacciones y significaciones, sobre el espacio urbano y sobre las relaciones que en el ejercicio laboral se entablan con las personas que residen, trabajan o transitan por él.

En un proceso dialéctico de influencia entre espacio y actividad laboral se construyen los significados sobre la ciudad en general y entre ellos algunos resultan de especial eficiencia en la conformación de la identidad de los taxistas. Se significan las estructuras del espacio urbano, los significados socialmente acumulados –en otros términos objetivados– de aquél, así como las interacciones sociales que en él se desarrollan porque es el espacio de trabajo y porque esas relaciones no son de cualquier tipo sino que son las relaciones sociales en el trabajo.

Así como en los otros medios de transporte, en el caso de los taxistas, es directa la relación del trabajo con la construcción social de la ciudad. El uso del espacio público para su trabajo implica que el mismo trabajo da connotaciones particulares al espacio urbano. El número de taxis en circulación y la forma de prestación del servicio afecta la congestión vehicular. Sus maneras de manejar muchas veces producen una reacción negativa por parte de otros conductores.

Los colores de los coches también influyen en la imagen del paisaje que los transeúntes se forjan de la ciudad. Por ejemplo, el cambio de la cromática ha resultado en la reducción de los colores que podían apreciarse en la vía pública. Para algunos ciudadanos, esto es percibido como positivo porque unifica y de alguna manera reduce la contaminación visual. Otros creen que es bueno porque permite la identificación rápida y sencilla de los taxis. Para otros, eliminar los coches de color verde fue quitarle a la ciudad parte de lo que le era distintivo, parte de su identidad. En todo caso, son significados que se

construyen –que implican no sólo códigos estéticos –lo que es más bello– sino también cognitivos –de la manera que sea más sencillo identificarlos. Como puede verse en la cita siguiente:

> Pues sí, es más difícil verlo. Con el verde se veía de noche. Pero si me dices bonito, bonito, mejor así que sean iguales todos" y también emocionales –"es orgullo de los habitantes de la ciudad los taxis verdes porque son el símbolo de la preocupación ecológica. (Guadalupe, usuaria, marzo 2010).

Pero para otros puede implicar una significación donde predominen las emociones. Un ciudadano en desacuerdo con el cambio de cromática dice:

> Es orgullo de los habitantes de la ciudad los taxis verdes porque son el símbolo de la preocupación ecológica. Pero ya no nos importa la ecología con ese color. (Faustino, usuario, abril 2010).

Por último, es preciso tener en cuenta la estrecha relación entre el espacio y el Estado. La administración del espacio urbano en general y los servicios públicos en particular, es un mecanismo de control social y de poder institucional sobre la vida diaria de la sociedad (Castells, 1983). En ese sentido, se convierte el espacio es un ámbito de disputa entre sectores sociales con intereses divergentes. Para los prestadores de los servicios públicos, y en particular de los concesionados, la relación es más compleja aún, ya que se encuentran sujetados a la regulación y control del Estado y las resistencias y luchas no serán sólo por la utilización del espacio, sino por su apropiación en sentido real y simbólico para trabajar. Veremos este punto en detalle a continuación.

5.2.1 La apropiación del espacio de trabajo

Las distintas percepciones provienen de actores diferentes y nos muestran las continuidades y contradicciones que existen en una ciudad donde convergen personas y organizaciones con intereses diversos. Algunos son transeúntes, otros trabajan, otros utilizan y/u ocupan el espacio público para laborar. Confluyen necesidades e intereses divergentes y a veces opuestos que pueden llegar a devenir en conflictos. Las fuerzas con

las que cuenten, su capacidad de presión sobre la Administración Pública, de resistencia hará que determinados actores hagan prevalecer sus intereses por sobre los de los otros. En estas interacciones sociales, por lo tanto, también se construye el espacio urbano. Entonces éste no es simplemente el contenedor de relaciones, sino que esas relaciones también lo configuran. En esa configuración los trabajadores que se desempeñan en el espacio público, tienen una participación importante.

Los taxistas no desconocen esa capacidad y en ocasiones es fuente también de orgullo y de importancia, ya que se consideran por ejemplo, "la primera imagen que un turista tiene de la ciudad". Son ellos, no otros sujetos, los que introducen al foráneo en la estructura urbana y cultura de la Ciudad de México. Veamos en el discurso de un dirigente:

> El taxista es, o el transportista es la espina dorsal de cualquier ciudad del mundo. Sin nosotros los transportistas, sin nosotros no se mueve, nosotros hablamos de taxis, hablamos de microbuses, hablamos del metro, hablamos de aviones, hablamos de carros de carga, hablamos de… Ese es el transporte público en general, el que mueve a todo. (Damián., dirigente taxista, junio 2009).

Los taxistas para realizar su actividad laboral ocupan el espacio público y ejercen un control sobre él que otros actores de la ciudad no realizan. Esa ocupación en parte es habilitada a través de las regulaciones legales. El Reglamento de Tránsito Metropolitano ubica a los taxistas –como prestadores de transporte individual de pasajeros– en tercer lugar en el orden de prioridad de utilización del espacio público para la realización de desplazamientos.

Ahora bien, las regulaciones por sí solas no determinan la manera de la ocupación, la utilización y menos aún de la apropiación que hacen del espacio público. Si esto fuera así, los taxistas como otros conductores del transporte, debieran recién poder utilizar dicho espacio luego de los peatones y ciclistas. A diario, es común que los trabajadores al volante, en la búsqueda de pasaje, de llegar pronto a destino o por simple decisión personal pasen por sobre a los que la norma da prioridad. Y por sobre quienes vienen por detrás de ellos en ese listado también, los usuarios de transporte particular, por ejemplo. Pero no porque la regulación lo indique sino por las interacciones sociales que a diario se generan

en la calle. En general, los transportistas consideran que tienen prioridad por sobre todos los demás porque ellos se encuentran trabajando.

Es decir, en la ocupación del espacio público, desde su óptica, prima el derecho al trabajo por sobre cualquier otro, especialmente el de la movilidad de particulares siempre y cuando no sean ellos los quienes están prestando ese servicio. Pero además, desde su óptica, tienen prioridad porque "pueden hacerlo" y porque "al hacerlo" muestran –no siempre de manera consciente– destrezas y actitudes de superioridad por sobre los demás.

Ahora bien, al ocupar el espacio para trabajar, aunque habilitados legalmente, se pone en discusión una de las maneras clásicas de observar al espacio público. Siguiendo a Nora Rabotnikof que sugiere que "lo público designa lo que es accesible o abierto a todos, en oposición a lo privado, entendido como aquello que se sustrae a la disposición de otros" (2003, p. 20), por la apropiación que se dan, pareciera que la calle tal como es utilizada por los taxistas sería algo más privado que público.

Sin embargo, ellos no son dueños de la calle y como espacio abierto en ella confluyen divergencias y pluralidades. Para ocuparla, tienen que entrar en disputa con otros que también la quieren. Como los microbuseros, los vendedores ambulantes que se instalan donde un taxi quiere hacer base, con los conductores particulares, pero también entre los mismos taxistas. Y entre estos últimos el control que se quiere ejercer sobre el espacio, sobre la calle, es en el ejercicio de la actividad, en la competencia por el pasaje.

Todavía nos es más difícil distinguir el límite entre el espacio público legal del "vivido" (Di Meo, 1999) por los taxistas, en el uso de la calle para la instalación de las bases o sitios. Ese espacio público también se concesiona legalmente –algunas veces simplemente se ocupa sin autorización legal o bien porque no se solicita o bien porque no es autorizado–, y desde ese momento el espacio público pasa a ser "propiedad" de la organización o de los taxistas que laboran en la base que allí se instala. En ese lugar, para los taxistas, nadie tiene derecho más que ellos. Aunque los externos puedan no pensar lo mismo. Y esos externos también pueden ser otros taxistas que quieren ocupar ese mismo espacio.

Pero la habilitación legal o de hecho que se da para la utilización de ese espacio, hace que ese espacio se vuelva el lugar de trabajo. Cuando para todos los taxistas el

"lugar" de trabajo es el vehículo, para la mayoría de los taxistas que trabajan en bases, su lugar de trabajo también es la base. La calle es el espacio de trabajo, pero el vehículo y la base o el sitio son el lugar específico donde desarrollan su actividad laboral. En efecto, se genera un sentido de pertenencia al lugar muy fuerte que puede llevar incluso a que con el tiempo los taxistas afectados a una base determinada disputen a la organización a la que pertenecen la propiedad de aquélla. Un dirigente indignado ante esas situaciones lo relataba así:

> ¿Qué crees? Pasan un año, dos años ahí. ¿Y qué? Ya se creen que es de ellos. Y que se van a la SETRAVI, 'que es nuestra, que ese cabrón [el dirigente] ni se aparece'. Pero acá tenemos el papel que dice que es de la Asociación. Que no entienden que no es de ellos, que es de la Asociación. (Marcelo, dirigente taxista, marzo 2011).

Entonces, alrededor del espacio ocupado, en el que laboran y viven a diario los taxistas se van construyendo significados en torno a la propiedad de ese espacio. Donde el espacio público deja de tener esa calificación estrictamente para ser cuasi privado. Es público porque está en la calle y todos entienden que la calle es de todos, incluso legalmente. Pero las prácticas laborales diarias y las interacciones sociales que se generan alrededor del trabajo van configurando un significado diferente que les hace sentir a ese espacio público si no como privado, como público pero donde ellos tienen prioridad o les pertenece más que a los otros.

Y en los recorridos diarios y en los espacios públicos que se van ocupando, se va creando un sentido de apropiación sobre la ciudad. Como trabajadores que prestan un servicio público, que pueden hacer uso del espacio "casi" a su placer, la posibilidad que esto les da para conocer distintos ámbitos de la ciudad, distintas personas, socializar con los usuarios, otros taxistas, otros transportistas y toda persona que pueda cruzarse en su día, hacen que el taxista sienta más suya a la ciudad y genere un apego construido entre la admiración y el desdén por los aspectos negativos que ella reviste, los cuales veremos más adelante.

Pero entonces notamos que entre los taxistas se genera una especie de "*ciudadanismo*", un sentimiento de pertenencia, orgullo y defensa de la Ciudad de México, que resalta los aspectos positivos a pesar de los perjuicios que ella pueda detentar. Es

común que los taxistas no quieran, por ejemplo, irse a vivir a otra ciudad o incluso que no quieran abandonarla por varios días. Como aclara un entrevistado:

> A mí me encanta. Nací en Guadalajara, cerquita. Pero vivo aquí. Y si me voy a provincia, ahora, pasan tres días y ya quiero volver. No puedo estar fuera. Tengo que estar aquí. (Joel, taxista, marzo 2010).

Es que en ese sentir de la ciudad, al estar viviendo la ciudad mientras trabajan, a los taxistas se les abre la posibilidad de socializar, de generar interacciones sociales que hacen que su trabajo se vuelva ameno.

Además, esa defensa y sentimiento de apego a la ciudad es desde otro punto de vista la defensa y sentimiento de apego al espacio de trabajo. En ese sentido, la ciudad se vuelve parte central del trabajo, no sólo en sentido estructural en tanto los taxistas utilizan sus calles para trabajar y que sus normas regulan la actividad, sino que también se vuelve indisociable de la misma actividad de trabajar en sentido subjetivo.

5.2.2 Los problemas urbano-laborales

Pero el trabajar en el espacio público tiene su cara negativa. Los problemas urbanos que para los ciudadanos existen por el hecho de residir en ella, a los taxistas además los apremia en su trabajo y muchas veces la visión que tienen de esos problemas se manifiesta en el significado que brindan a su trabajo. En ese sentido, nos parece interesante analizar los dos problemas urbanos principales que afectan a los taxistas –principales al menos desde su punto de vista– y cómo ellos los significan e influyen en el proceso de conformación identitaria.

Un primer problema es la congestión de tránsito, que es el ámbito cotidiano en el que los taxistas desarrollan su actividad laboral. Por supuesto, varía según los horarios y zonas de trabajo, pero para los taxistas es un obstáculo a sortear de manera constante. Los embotellamientos pueden producirse porque no se controla de manera adecuada el uso del suelo, y por ejemplo, algunos vehículos circulan por donde no corresponde, como puede ser el caso de camiones de carga que transitan por vías de circulación rápida. Pero también

puede ocasionarse por la cantidad de vehículos que transitan por la ciudad y esto puede obedecer a que la red de transporte público de pasajeros –en especial, el colectivo– sea deficiente y/o que las personas opten por utilizar el vehículo particular porque por otros medios no podrían llegar a destino, les implica realizar demasiados trasbordos o viajar en condiciones que no las consideran adecuadas. Sumado a ello, una deficiente red de transporte por ella misma puede generar congestión cuando el número de unidades de transporte público vehicular sobrepasa al que debiera, cuando se superponen rutas, cuando no existen zonas de ascenso y descenso de pasajeros o si existen no se respetan, tal como sucede hoy con muchos taxis y microbuses.

Pero a la estructura existente se le suman las percepciones que tienen los ciudadanos sobre el transporte, en especial sobre el transporte público y en especial sobre el colectivo. El coche propio suele ser considerado –al menos por buena parte de la sociedad– como símbolo de estatus, mientras que la utilización del transporte público colectivo "es cosa de pobres". Según un estudio sobre el transporte en la Ciudad de México, entre los años 1994 y 2003 el número de vehículos particulares que circulan a diario por la ciudad no ha dejado de crecer. Para ese último año, "el automóvil privado ocupa más de cuatro quintas partes del espacio público vial y muestra un índice de ocupación menor a dos personas por vehículo" (Quiroz López, 2007, p. 85). Esto muestra la preferencia de los ciudadanos por utilizar su vehículo particular cuando se cuenta con él. Estas concepciones influyen en que las personas prefieran desplazarse en el automóvil particular –en caso de contar con él– o tratar de obtenerlo.

El taxi suele ser considerado por los ciudadanos como un medio de transporte público de mayor estatus que el colectivo. Y esta visión suele imprimirse también entre los taxistas que se ven a sí mismos como de un estatus mayor que los conductores de los transportes colectivos. En no pocas ocasiones, el taxi es la culminación de una trayectoria laboral como conductor de distintos tipos de vehículos y es el final en el sentido de que se logra la deseada autonomía, ya que es desde su óptica el medio de transporte con menos controles y donde existen mayores probabilidades de llegar a ser dueño del vehículo, con las connotaciones del ser propietario que ya mencionamos. Y el estatus diferenciado, al menos desde la óptica de algunos taxistas, no es sólo asignado por los ciudadanos, sino

también entre ellos. Veamos una referencia al compararse con los microbuseros a este tema:

> También fui microbusero. Por eso tampoco me gustó ser microbusero. Nosotros los taxistas no somos tan corrientes como ellos. (David, taxista, marzo 2011).

El segundo problema al que queremos hacer referencia es la inseguridad. Los taxistas suelen sentir que el trabajar es peligroso dado la cantidad de delitos que a diario ocurren en la ciudad. No sólo lo sienten, lo viven. A diario es posible verificar por medios informativos los reportes de asaltos, ataques y hasta muertes a taxistas durante su trabajo. La inseguridad es la que hace que los taxistas sientan que su trabajo es riesgoso. No es un trabajo de riesgo por cuestiones ambientales, como podría ser por estar expuesto a la contaminación, o por estar manejando y poder sufrir un accidente, por ejemplo. Sino por la exposición constante a la posible inseguridad. Un taxista así comenta:

> Hay zonas en la Capital que son muy de alto riesgo. Ese es otro problema que tenemos acá. Ese es otro problema que tenemos acá. Yo ya tengo muchos años, sé que zonas no tengo que ir y qué horas. O si voy a dejar, dejar sobre avenidas grandes. (Jorge, taxista, diciembre 2010).

Laborar en un espacio abierto como es la calle hace que se sientan expuestos continuamente a la inseguridad, aunque ésta sea una imagen que ellos crean puesto que en no pocas ocasiones no han sido víctimas de un acto delictivo. La inseguridad para los taxistas significa la posibilidad real o imaginada del robo. Del robo del dinero que se sacó en el día, del celular, el radio y el vehículo. En general, en ese delito es cómo perciben la problemática, no tanto en que pueda uno ser víctima de violencia e incluso la muerte. Es posible que se deba a que este tipo de delitos si bien suceden a diario, son menos frecuentes que los asaltos o, en todo caso, lo acompañan. Sin embargo, el robo, en general, es acompañado de algún grado de violencia, como podemos ver en la cita siguiente:

> A mí la última vez que asaltaron fueron dos niños como de 12 años. Sacaron un picahielo 'ya te chingaste, ya te llevó tu madre, dame todo lo que traes'. No me pegaron porque no me opuse. (Gustavo, taxista, diciembre 2011).

No obstante ello, la influencia que ejercen los relatos de otros taxistas, de los medios de comunicación, de las familias, de los ciudadanos en general, llevan a que los taxistas conformen esa imagen, así como que elaboren estrategias para llevar a cabo en caso de en algún momento se conviertan en víctimas. Incluso, algunos prefieren trabajar bajo una modalidad particular –en bases o sitios– porque les brinda un grado mayor de seguridad, al tener la base o el sitio el registro de a dónde se dirige. Aún más, con el mismo fin, algunos de estos taxistas prefieren no tomar pasajeros por la calle y perder el ingreso que pudieran obtener. Y si lo hacen, es necesario desplegar una serie de habilidades para tratar de limitar las posibilidades de ser víctima de un delito. Lo dice un taxista:

> Casi por lo regular no [levanto pasajeros por la calle]. No te digo que no, hay ocasiones que sí. Sí he llegado a levantar gente de la calle, a veces porque veo la necesidad ¿no? Uno nota a la gente cuando está desesperada, aun así tienes que estudiar a la gente. Tal vez está mal, pero la situación que vivimos tú ves a la gente y haces tú juicio ¿no? Por lo menos si es que te han asaltado. Me han asaltado bastantes veces. (Carlos, taxista, junio de 2010).

Esto nos lleva a preguntarnos ¿por qué cuando se pudiera trabajar de manera un poco más segura –en una base o sitio–, la mayor parte de los taxistas prefiere hacerlo de manera libre? En el análisis de costo beneficio de trabajar en una base o sitio, la inseguridad pasa a segundo plano. Es preferible esa exposición a tener que pagar una cuota, a estar parado y tener menos viajes, al enriquecimiento del líder a costa del trabajo de los taxistas, a que se lo utilice con fines políticos. Estas afirmaciones son las que realizan los sujetos y son las que en general prevalecen en sus aseveraciones, muchas veces construidas imaginariamente a partir "de lo que se dice de…", "de lo que me contaron", "de cómo funciona todo en este país", ya que muchas veces los taxistas libres nunca han pertenecido a una organización de taxistas. Uno que trabaja de manera libre desde que se inició en la actividad dice:

> ¿Que para darle de comer al líder y a nosotros que nos chinguen? Mejor que coman mis hijos. (…) Si me roban por trabajar en la calle, que me robe el ratero y no que me robe un líder. (Juan Carlos, taxista, diciembre 2010).

Estas problemáticas que pueden pensarse en principio como de relaciones sociales, que se generan en la interacción diaria entre las personas en el espacio público, se han

convertido en problemas de carácter estructural. Impactan en la manera en que los taxistas desempeñan su trabajo, así como en los significados que los operadores tienen de la actividad laboral misma. No simplemente es lo que ellos opinan de la inseguridad o del tránsito, sino que esas cuestiones estructurales se vuelven parte indisociable de su trabajo.

Las dos problemáticas hacen que cuando se les pregunta a los taxistas cómo consideran que es su trabajo, suela aparecer la respuesta de que es inseguro y estresante. Son los efectos directos de la ciudad que ellos visualizan en su actividad y que pasan a definir al trabajo mismo.

5.3 Las relaciones sociales en el trabajo

Ya hemos repetido en varias ocasiones que trabajar implica relacionarse con otras personas. Esas interacciones sociales son importantes, por un lado, para poder cumplir con el objeto de trabajo, es decir, para poder prestar el servicio de taxis. Difícilmente a pesar de que un taxista conduce un vehículo y transporta a uno o varios pasajeros, podría hacerlo sin entrar en contacto, colaborar, recibir colaboración, cooperar, confrontar, negociar con otros sujetos, sean taxistas, otros transportistas, autoridades, y, por supuesto, con los usuarios. Por otro lado, esas relaciones importan también en los significados que los taxistas generan en torno a su actividad laboral, a su comunidad laboral y al colectivo al que pertenecen.

Veremos a continuación las relaciones sociales que influyen de manera importante en ese juego de realizar el trabajo y de construcción de identidad.

5.3.1 Las relaciones con los pasajeros

El taxista pasa buena parte de su jornada laboral en soledad. No tiene un contacto permanente con otros pares. También lo común es que el pasajero no sea conocido, sino que el contacto sea ocasional, por lo que las relaciones que se generan entre ellos también se tornan ocasionales y fugaces.

Esto no es malo, pero imprime características particulares en los vínculos que se generan. Incluso se generan situaciones que mitigan esa soledad o esas relaciones de breve duración.

Sin embargo, la falta de conocimiento mutuo y la baja probabilidad de que se genere una relación más profunda y duradera puede hacer que se genere una confianza o una apertura por alguna de las partes y se pueda hablar por ejemplo de cosas íntimas que en otra situación daría vergüenza o se guardaría a la intimidad. Incluso a veces esto hasta sorprende a los taxistas. Nos comenta uno:

> Si vieras de todo lo que se platica. Telenovelas hay muchas. Hay cosas que la gente, te das cuenta y yo agradezco, porque son muy personales. Agradezco esa confianza. A lo mejor esas personas querían una persona con quien platicar. Se me hace raro que un taxista y principalmente un desconocido… (Rubén, taxista, enero 2011).

También puede llevar a que se inventen cosas, que se mienta, que se imaginen situaciones, que se quiera impresionar al otro. O por el contrario se puede establecer una relación a penas de cortesía por obligación. En esos casos la relación se reduce a una conversación sobre el clima, política o economía. En las otras, la relación puede comenzar con una conversación, pero no queda en ello. Son pláticas más profundas, que movilizan sentimientos. Como nos cuenta otro taxista:

> Ellos ya me platican sus penas, las escucho y les doy mi punto de vista. (Jorge, taxista, enero 2010).

Pero además pueden ir más allá de la conversación, por ejemplo, en la solicitud de consejos de uno para con el otro, en el compartir una bebida, una comida después del viaje. Y a través de esa profundización de la relación se van generando lazos de confianza, el pasajero va tomándole confianza al taxista y puede convertirse en su cliente. En los viajes subsiguientes que tenga que realizar recurrirá al taxista de confianza. Aún más, esas relaciones llegan a veces a convertirse en amistad. Esto se refleja, por ejemplo, en la cita siguiente:

> Ya después de 10 años de llevarlos [a los miembros de una familia] son amigos. Vienen al festejo del cumpleaños de mis hijos… (Joel, taxista, marzo 2010).

5.3.2 Las relaciones entre taxistas

Hacia dentro de la comunidad laboral, los taxistas manifiestan llevarse bien entre ellos, son compañeros, solidarios y, a veces, amigos. Existe un mayor compañerismo y se llegan a generar relaciones de amistad entre quienes trabajan en una base o sitio. Esto no es común que suceda con quienes no pertenecen a la misma organización, ni tampoco entre quienes trabajan de manera libre. Así, por ejemplo, lo manifiesta un taxista:

> Tratamos mejor de ayudarnos de vernos unos a los otros ¿Por qué? Porque cuando tenemos algún problema, nos avisamos, corremos y lo apoyamos. Pero esa es nuestra regla, el grupo de nosotros nada más, nos ayudamos. Con otros taxistas a lo mejor sí le podemos echar la mano, pues como no lo conocemos es algo que no sabemos quién es. Entonces tratamos de ver por nosotros nada más. (Guadalupe, taxista, junio de 2010).

Según otro taxista esto se debe a que:

> En la calle la relación con los demás es muy difícil. Muchos salen a trabajar con esa idea de correr y aventarle el carro al que se ponga en frente. (Erasmo, taxista, julio 2011).

Por supuesto, que puede ocurrir que se genere algún tipo de relación en estos últimos dos casos, por ejemplo, cuando se encuentran a diario en el mismo lugar donde comen o expresiones de solidaridad ante la necesidad. Pero estas situaciones son menos frecuentes que las primeras. Comenta un taxista:

> Sí nos apoyamos, en un choque por ejemplo, para hacer medio bolita. Ya llamamos a familiares, amigos [que también son taxistas]. Antes se paraba cualquier taxi. (David, taxista, marzo 2011).

Se notan expresiones de solidaridad entre taxistas aun cuando no se conozcan, no sean amigos, ni compañeros. Por ejemplo, ante alguna avería del vehículo o de que inspectores o policías acosen al taxista. Pero esto es relativo. En general, los taxistas reconocen una pérdida de solidaridad en el gremio, puesto que en épocas pasadas la solidaridad era mayor. Esto se justifica en parte por el incremento de taxis que ha venido

sucediéndose en la Ciudad desde la década de 1990, lo que conlleva una mayor competencia en la calle, y, en parte por el ingreso a la ocupación de personas que no sienten al taxi como su profesión u oficio y por último, por la desconfianza ante el incremento de la inseguridad cotidiana. Lo comenta un taxista:

> A mí no me tocó ver eso pero dice mi tío que anteriormente, hace muchos años, en la calle si a un compañero se le ponchaba la llanta se paraba otro y otro y lo ayudaban a cambiarla a acompañarlo por lo menos, a cambiar su llanta y si no tenía refacción pues lo llevaban a parchar su llanta y regresar y volver a poner. Ahora ya no, ahora ven tirado a uno y uno menos y se sigue uno y pasan de largo. (Marcelo, taxista, noviembre 2010).

Buena parte de los operadores comparte actividades extra laborales. En estos casos, suelen juntarse a comer, a beber o se reúnen con sus familias. Por ejemplo comenta un entrevistado:

> De vez en cuando tomamos una copita, de vez en cuando. (Alejandro, taxista, febrero 2011).

O incluso durante el mismo tiempo de trabajo con los más cercanos que no son todos los miembros de una organización. No se comparte con todos, sino con los amigos. Es muy frecuente que se conformen grupos de *cuates* como comenta el entrevistado:

> Nos ves aquí en grupitos porque somos los que más compaginamos, los que más coincidimos. Somos los que nos atrevemos a cruzar bases y nos animamos a compartir la sal y el agua. Que tengo ganas de un refresco, vámonos por un refresco. O que te hablan, Oye comadre ¿que dónde andas?'. Y ahí lo traen a uno. Porque estar ahí esperando es muy monótono. Tiene cosas muy bonitas aunque tiene cosas que… (Waldo, taxista, diciembre 2010).

Encontramos un grupo que ha conformado un equipo de futbol entre taxistas y compiten en un campeonato contra trabajadores de otras empresas. El nombre del equipo es el de la organización a la que pertenecen.

Y tampoco faltan conflictos entre los taxistas, nos referimos a ello luego.

5.3.3 Las relaciones con los otros

El hecho de poder circular por la ciudad de una manera relativamente libre implica la percepción y la significación de los múltiples recursos y relaciones que se desarrollan en la ciudad. Mencionamos algunos de los aspectos negativos que encuentran los taxistas, pero también hay otros considerados positivos.

A diario entran en contacto con múltiples lugares personas con historias, actitudes y predisposiciones a la conversación diferentes. Especialmente, por un lado, el contacto con los pasajeros y la posibilidad de entablar conversaciones, conocerlos, escucharlos, aconsejarlos, interpretar lo que los clientes cuentan, manifiestan actitudinalmente; por el otro, el encontrarse trabajando en un espacio abierto –más allá de que estrictamente el taxista se encuentra dentro del vehículo, muchas veces, éste se convierte en una extensión del propio cuerpo y lo exterior a uno mismo es lo que sucede fuera del coche– que permite descubrir, conocer, ver lo que sucede en la calle, sortear obstáculos al manejar que otorgan otra fuente de calificación positiva a la labor. Estas relaciones que se entablan con sujetos y con el espacio atenúan lo que podría pensarse como una sucesión de actividades rutinarias: buscar pasajero, manejar para llevarlo a destino, cobrarle por el recorrido y volver a comenzar.

Sin embargo, los otros, suelen considerar a los taxistas como mal educados, violentos, delincuentes, entre otras calificaciones, a pesar de que ellos dicen tratar a sus clientes con cordialidad, amabilidad y respeto. Por supuesto, ese es el discurso que ellos comunican, aunque no siempre es así y ellos mismos lo reconocen, no para su persona, pero al hablar en abstracto de los taxistas. Veamos esto en las palabras de un taxista:

> Somos muy groseros, muy mal hablados. Al final tenemos mala imagen. (Jorge, taxista, enero 2010).

O cuando se habla de otros taxistas:

> La relación que tengo con los pasajes es muy cordial y muy decente. Pero no se vale [que otros taxistas] traten mal a un pasaje. Que lo hay. (Rubén, taxista, enero 2011).

Pero más allá de lo que los otros piensan de ellos, los taxistas pueden sentir orgullo de su trabajo, ya que esas concepciones negativas también pueden reforzar la constitución identitaria de los taxistas. En el rechazo, en no aceptarlas, crean un sentimiento de pertenencia entre a quienes se les asignan esas propiedades. Esos son juicios que los otros les atribuyen y que para ellos no les son aplicables. Algunos taxistas pueden ser así, pero no la mayoría. Cuando conversamos con los taxistas, ellos no se suelen reconocer como portadores de esos atributos. Tampoco los taxistas cercanos. Siempre quienes las portan, son los más lejanos. Pero en todo caso, todos son taxistas. El presidente de una organización lo sintetizaba de la siguiente manera:

> Y de los compañeros, ¿qué te voy a decir? Unos son buenos, otros son malos, otros son regulares, pero… pues todos convivimos y trabajamos en el taxi con ellos, ¿no? Que son personas que, que se ponen su uniforme y se convierten en servidores, pues, del público, ¿no?. (Pedro, dirigente taxista, junio de 2009).

Otro estereotipo común entre los taxistas es el de "Don Juan", que significa que los taxistas cuentan con más de una mujer o que suelen enamorar a las pasajeras. Según los entrevistados, no son pocos los casos en que los taxistas tienen más de una pareja, pero también en muchas ocasiones es una imagen que crean los propios operadores. Y además es una imagen que los otros tienen por sobre los taxistas. Una pasajera, por ejemplo, nos relataba:

> No, si ni les hablo. Si le dices 'qué calor', ya te quieren llevar por la chela. Son bien lanzados los taxistas. (Martha, pasajera, octubre 2010).

Tener más de una mujer exige al taxista contar con ingresos por sobre los básicos que se necesitan para mantener el primer hogar. Un entrevistado, por ejemplo, comentaba:

> Ya no, antes sí [tenía otra pareja]. Pero mi esposa se enfermó, tuve que vender mucho para pagar [el tratamiento] y sin dinero, no. No se puede mantener las dos. (Luis, taxista, noviembre 2011).

Entonces el gusto por tener una relación paralela también implica responsabilidades, porque se debe mantener a las dos mujeres o por lo menos contar con el dinero necesario para pagar los gastos de la salida con la segunda. La segunda relación se

convierte entonces en una presión mayor, ya que debe trabajarse más horas o "aplicarse más" –tener menos tiempo de esparcimiento durante la jornada laboral– porque se debe generar más dinero. Estas mayores exigencias monetarias son las utilizadas a veces como la excusa de por qué no se tiene más de una mujer. Esto se esgrime ante los compañeros, es la manera de excusarse de por qué no tener una amante, cuando en ocasiones es eso, simplemente una excusa porque en realidad lo que se quiere es ser fiel a la esposa. Pero ante los compañeros es necesario aparentar. Y eso significa que el hombre puede tener cuantas mujeres quiera, sin importar si ya tiene compromiso con una.

En el trabajo hay lugar para el "amor, juegos, competiciones, desafíos, pequeñas tiranías, visitas" (de Grazia, 1966, p. 43), que forman parte del mismo trabajo. En el taxi la imbricación de estas cuestiones que podrían pensarse como "extra laborales" pasan a formar parte del mismo trabajo. Por ejemplo, escuchar la radio o música mientras manejan, conversar con los pasajeros, compartir la comida con otros taxistas, o juntarse a escuchar la radio, platicar o compartir una bebida mientras aguardan al pasaje, prácticas habituales entre los taxistas, hacen que el trabajo sea algo más que el transporte de personas de un punto de la ciudad a otro. Pero escuchar la radio no es sólo distracción. En efecto, muchas veces sirve para trabajar. Dice un taxista:

> Escucho la radio para evitar los tráficos más severos. Dicen dónde es. Busco vías alternas. (David, taxista, marzo 2011).

Y algunas organizaciones generan actividades extra laborales para que los conductores y sus familias socialicen. Por ejemplo, una realiza de vez en cuando comidas u organiza una jornada de salida a un club deportivo. Otras festejan posadas o fiestas de fin de año. Otros asisten grupalmente a eventos religiosos, por ejemplo para festejar, agradecer y realizar pedidos a Dios y la Virgen el Día del Taxista. Estos ámbitos suelen convertirse en espacio de socialización y de construcción de confianza, compañerismo y amistad entre los taxistas.

Las relaciones que se generan en el seno familiar también imprimen en los taxistas algunas huellas que influyen en cómo significar el trabajo, la colectividad y la organización. En primer lugar, influye desde el momento de la toma de decisión de ingresar en la actividad. Como se mencionó, en muchos casos los parientes pueden facilitar

recursos. Pero además el hecho de que otro familiar sea taxista oficia como parámetro para la visión que el ingresante y su familia directa construyen sobre la actividad. Ya dijimos son muchas las familias en que varios miembros se desempeñan en esta actividad. Como lo manifiesta un entrevistado:

> Mi papá es taxista, mi hermano es taxista, tengo un tío político hermano de…, bueno, un tío lejano que igual es taxista, todos nos dedicamos al taxi. (Héctor, taxista, noviembre de 2010).

Entonces, sobre todo en aquellos casos donde el novato se encuentra en situación de desocupación o en un trabajo donde obtiene pocos ingresos o estos no son regulares, percibir que un familiar o amigo puede disponer de un ingreso diario mínimamente asegurado, que con base en el esfuerzo y "si uno le echa ganas" se puede llegar a obtener el carro propio, la concesión e incluso poder capitalizar para ir adquiriendo más taxis, hace que el grupo familiar perciba de manera positiva la posibilidad de que el sostén económico de la familia provenga de un taxi.

Ahora bien, vemos que en general la familia acuerda con la decisión de ingresar en la actividad del taxi, pero aquélla es tomada por el sujeto que la va a desarrollar. Es una decisión individual que puede ser consensuada por el resto de los miembros, pero que en última instancia quien define es el taxista, que la mayoría de las veces es el sostén económico principal del hogar.

Sin embargo, el hecho de que la familia sea un espacio de significación que influye en la toma de decisiones, no podemos pensarla como una unidad homogénea, sino que es dinámica y se constituye en un constante proceso de negociación y de cambio. Esto lleva a que en ocasiones si bien la familia estuvo de acuerdo, la experiencia cotidiana de trabajar dista de esa visión ideal que se elaboró en un principio. Con el tiempo comienzan los reclamos de las esposas por la cantidad de tiempo que los taxistas pasan fuera del hogar, les demandan mayores ingresos o sienten temor por la inseguridad y la violencia que implica el trabajo. Incluso pueden tener exigencias para con sus maridos. Como la esposa del entrevistado que citamos a continuación:

> Desgraciadamente [me administra el dinero]. Y no sólo eso. Le tengo que dar cuenta también. (Rubén, taxista, enero 2011).

Además en el mismo taxista varían las significaciones sobre la ocupación si ésta se la piensa como inserción laboral de otro familiar. En primer lugar, es un ámbito reservado casi exclusivamente para los miembros masculinos, puesto que desde su óptica las mujeres no cuentan con las competencias necesarias para el ejercicio de una actividad con las exigencias que tiene el taxi –largas jornadas, inseguridad y violencia– o no quieren que ellas se expongan a esas vicisitudes. En segundo lugar, el trabajo en el taxi es una buena opción laboral para los hijos –varones– si el taxista ya es concesionario y tiene varios coches, donde uno puede ser operado por el descendiente.

Aunque en general, prefieren que el hijo estudie y pueda desarrollar una profesión. Entre quienes rentan, y especialmente entre quienes están en la ocupación de manera transitoria, no se presenta en general una herencia de la ocupación que sí puede palparse entre los taxistas de oficio. Sin embargo, incluso en estos últimos, el taxi es una segunda opción o una tabla de salvación en caso de que no funcione la primera: que estudien, completen una carrera universitaria y puedan trabajar de lo que han estudiado. Un taxista comenta al respecto:

> Cuando mi hijo que dejaba el Ejército y se iba de taxista, dije '¡uy no!' porque uno se vuelve flojo, se vuelve gordo. (Luis, taxista, noviembre 2011).

En el camino de la concreción de este ideal que tiene el padre taxista para su hijo –la formación universitaria–, ocurren situaciones imprevistas, donde una por demás usual, es que el hijo forme su propia familia y/o tenga hijos. Estas situaciones llevan a que se interrumpan los estudios y allí la urgencia, los recursos familiares de información y contactos, y la posibilidad de generación inmediata de ingresos hacen que el taxi pase de ser esa segunda opción o incluso una no deseada, a una oportunidad laboral positiva.

A pesar de esta visión general, no podemos perder de vista que no todas las familias tienen las mismas características ni las mismas concepciones sobre el trabajo. No obstante ello, el hecho de que existan variaciones, no debe hacernos perder de vista que pueden existir valores compartidos, donde en las familias de los taxistas prima el de que el padre es el responsable primario de obtener los ingresos para el sustento, que los hijos varones mayores de edad deben colaborar si no estudian y la mujer *puede* hacerlo si el cuidado del hogar y los niños no requieren su atención exclusiva o *debe* trabajar –en una ocupación

diferente– para complementar los ingresos, si los de los hombres no alcanzan para cubrir las necesidades. Pero en general, los taxistas prefieren que sus esposas no trabajen al menos mientras sus hijos son infantes o adolescentes. Y aun cuando éstos hayan crecido, el jefe de familia opta por hacer un esfuerzo y trabajar ellos mismos más horas y que su mujer no tenga la necesidad de hacerlo.

Más allá de los significados sobre el trabajo que tienen los familiares de los taxistas, en un nivel diferente, en el de las interacciones, se percibe una distancia y una separación entre el ejercicio laboral y la participación y actividades de la familia. A diferencia de lo que ocurre en otros trabajos por cuentapropia como por ejemplo, en la venta ambulante o en los microbuses, en los taxistas no se percibe una presencia física de la familia mientras se trabaja. Por la manera en que se presta el servicio, el taxista se debe encontrar solo arriba del vehículo al momento de realizar los viajes. Tampoco en los momentos en que el taxista hace parada –al menos en las bases o sitios–, es usual que sus familiares los acompañen.

Por el contrario, es frecuente que el taxista interrumpa su trabajo para realizar actividades propias de la familia, como llevar los niños a la escuela o buscarlos, realizar una compra, etcétera. Pero estas actividades, que por lo general implican además el transporte de los sujetos –es decir, aun cuando no está realizando un viaje con un pasajero que paga por el servicio, la actividad familiar implica también un viaje, que si no la realizara el taxista, la familia debería realizarlo en otro taxi, pagando por el servicio, en otro medio de transporte o pagarle a un tercero para que la realice– se organizan por fuera de la actividad estrictamente laboral. Por ello, existe una escasa participación física de los miembros de la familia en el trabajo, interacción con los compañeros del taxista y con la organización a la que pertenece.

En ocasiones especiales la familia participa activamente de alguna actividad laboral. Por ejemplo, algunas organizaciones realizan actividades que incluyen a los familiares de los asociados, como por ejemplo las fiestas de fin de año, algún convivio en algún lugar al aire libre o la peregrinación a la Basílica de Guadalupe el 28 de diciembre para festejar el día del taxista. Sin embargo, estas actividades son esporádicas, no todos los taxistas concurren con sus familias y cuando lo hacen, el taxista permanece con su mujer y

sus hijos. Quizá el contacto con los compañeros y con el resto de sus familias no pase de la presentación y el saludo.

En general, los taxistas prefieren no mezclar lo privado –que es la familia–, con su trabajo. Excepto con un elemento particular, el vehículo. Aun en los casos en que el taxista renta el coche, como éste queda en posesión del chofer, el taxi se utiliza por la familia para sus actividades particulares. Es usual que el domingo, día de descanso del taxista, la familia realice actividades de esparcimiento y que para realizarlas se utilice como medio de transporte el taxi. Ese día la propiedad del vehículo se comparte, es de toda la familia. Aunque quien lleva el mando sobre el vehículo es el taxista. Él es quien lo maneja. Por lo tanto, a pesar de compartirlo, él mantiene el control sobre el coche al igual que durante la jornada de trabajo.

Por lo tanto, existe una relación entre el trabajo y la familia que se manifiesta en torno al vehículo. Éste se utiliza para fines familiares o en ocasiones se lo ornamenta con fotos de los miembros de la familia, el rosario de la esposa o quedan en él juguetes de los niños. Es decir, de alguna manera la familia está presente durante el proceso de trabajo, aunque sea de malera simbólica por medio de esos adornos, por la disposición del medio de producción o por los significados que ella genera en torno al trabajo del taxista.

De este modo, los significados que los familiares realizan de su trabajo, de la comunidad de taxistas y de las organizaciones se construyen a partir, principalmente, de lo que el taxista expresa verbal y actitudinalmente sobre aquellas dimensiones, de lo que observan en otros taxistas (otros familiares y cuando ellos son pasajeros en taxis), de las representaciones sociales sobre el taxi y los taxistas.

5.4 Los conflictos en el trabajo

Los inconvenientes fundamentales que identifican los taxistas vinculados al ejercicio de su trabajo son: la inseguridad (delincuencia, robos y violencia), las bajas tarifas de pasaje, el alto precio de la gasolina y de las refacciones y las prácticas de los funcionarios públicos.

Dentro de los problemas que mencionábamos el principal, o el que es más frecuentemente referido es el de la inseguridad.

El trabajar solos, en contacto directo con un público al que no conocen, portar dinero en efectivo, en ocasiones durante la noche, en zonas que pueden tener altos índices de criminalidad, convierte a los taxistas en sujetos propensos a sufrir situaciones de violencia (Essenberg, 2003). Pero además son escasas las medidas de prevención con las que cuentan los taxistas y, menos todavía, la disposición de recursos para quienes han sido sujetos de actos de violencia. Por otro lado, la sensación de inseguridad y la posibilidad de ser víctima de un acto violento o delictuoso también puede estar presente en el pasajero por el número de delitos que se producen a diario en la ciudad, la forma en que los medios de comunicación los publican, el aumento real de violencia, miedo y sentimiento de indefensión (Briceño-León & Zubillaga, 2002).

En efecto, en el ejercicio diario de la actividad es frecuente la ocurrencia de casos de violencia, robos, violaciones de algunos taxistas a pasajeros y también de pasajeros hacia los operadores. Todos los actores entrevistados reconocen este hecho. Sin embargo, al menos las autoridades públicas, lo matizan teniendo en cuenta la cantidad de delitos cometidos en taxis, en relación con la de vehículos y viajes diarios.

Suelen ocasionarse conflictos entre los taxistas, pero que no suelen ir más allá de algún insulto. Las causas principales de estos conflictos que identifican los operadores son: la falta de ética y la competencia por el pasaje. Dice un taxista:

> En la calle hay mucha competencia, los autos se pasan unos a otros y se pelean por el pasaje. Prefiero esperar en la lanzadera y no me tengo que pelear con nadie. (Fernando, taxista, diciembre 2010).

Esos conflictos se generan en la calle y sobre todo entre los que trabajan de manera libre, no tanto entre los compañeros que comparten una base. Aunque también allí se producen desacuerdos. Como comenta un taxista:

> Pues como en todas partes, [nos llevamos] bien. Pero ya ve que no faltan ‘ah, que te llevas las buenas dejadas. (Alejandro, taxista, febrero 2011).

Muchas veces la manera que encuentran los taxistas de enfrentar el conflicto es hacer caso omiso a la situación o visto de otra manera, tratar de que no influya en uno mismo la situación, aceptando que hay gente que incurre en prácticas desleales y no enfrentándolos abiertamente. Lo explica un taxista:

> Suele suceder, pero como yo en lo particular, yo dejo que lo tomen, ha de tener más necesidad que yo. ¿Sí o no? Te voy a decir por qué. Vamos a suponer. El que va a tras de mí, nos hace la parada a una persona. Yo a como sea, yo llego a la base y cargo, pero aquella persona que anda en la calle, se queda pensando que el que se metió como a una hora que no agarra pasaje. (Leonardo, taxista, diciembre 2010).

Podemos encontrar un trasfondo más abstracto detrás de estos problemas concretos que se verifican en la cotidianeidad del trabajo. Por un lado, parte de los problemas son urbanos y no son específicos del trabajo, sino que son más amplios pero impactan de manera fuerte en los taxistas por las características de la prestación del servicio. Por otro lado, tienen que ver con que el servicio que se presta es público y por tanto es una actividad regulada formalmente por la Administración Pública. Pero a esa regulación formal, se suma una autorregulación que se dan los taxistas y sus organizaciones, a veces en contradicción con la formal.

Esa contradicción se produce por la ausencia de normatividad legal en algunas materias y por la aplicación discriminada de algunas normas. Estas situaciones, por supuesto, originan conflictos. En parte, porque las decisiones en el establecimiento de derechos y obligaciones para los taxistas se realiza de manera unilateral por la autoridad o convenidas de manera poco transparente y porque su aplicación no se efectúa a todos por igual. La sombra de la corrupción siempre está presente. Pero en parte también, porque los taxistas muchas veces no toman en cuenta al otro –al usuario, al ciudadano, al que maneja particular– y sólo buscan cumplir sus objetivos e intereses aun en perjuicio de los demás, adjudicando a la autoridad el papel del responsable de las penurias. Convirtiéndolo así en el enemigo de los taxistas.

Hablar de la autoridad sea quizá demasiado amplio. El enemigo es la autoridad, pero aquellos agentes que tienen injerencia directa con el taxi. La SETRAVI, los

inspectores y la policía. Es decir, aquéllos que los controlan y que les imponen reglas y sanciones. Como expresa un taxista:

> Enemigos son los de Servicios Públicos, no nos perdonan nada. Si nos falta una luz, no van y dicen vé a arreglarla. O me das algo o al corralón. Lo único que buscan es dinero. (Fernando, taxista, diciembre 2010).

Pero a veces los taxistas olvidan cuál es el rol de ese otro y que las acciones que les aplican no siempre son con el ánimo de simplemente perjudicarlos, sino que muchas veces ellos no cumplen con la reglamentación y las autoridades están cumpliendo su trabajo. Algunos operadores son conscientes de esta situación y uno lo explica así:

> Cada quién quiere hacer su propia ley, porque no estamos acostumbrados a seguir una regla y respetarla. Aquí en México es muy común que la regla se rompe. (…) La relación con los inspectores siempre ha sido mala de nosotros con ellos, porque a nosotros nos tienen en un puño porque ellos imponen leyes en las cuales nosotros no estamos de acuerdo. (Marcelo, taxista, noviembre 2010).

Analizando la identidad entonces, la construcción del "otro", del diferente y opuesto al "nosotros" se realiza alrededor de las situaciones conflictivas, que son para los taxistas las que impiden desarrollar la actividad laboral como ellos desearían, con el máximo de autocontrol y con el menor costo económico posibles. Entonces ese otro, es la autoridad que es la que imprime los costos (económicos) de trabajar.

5.5 Las configuraciones identitarias de los taxistas de la Ciudad de México

Podemos pensar la identidad ya sea en un nivel individual como en uno colectivo. La primera, que si bien puede ser vista como una contradicción en tanto la identidad es siempre parte de un proceso social y no es algo puramente interno al sujeto, puede sin embargo ser considerada como tal. Es pertinente verla como separada de la colectiva, ya que permite visualizar los códigos interiorizados por los individuos que van conformando las biografías personales. Pero a diferencia de ésta, la identidad colectiva se refiere a los acuerdos, usualmente implícitos, sobre pertenencia, límites y actividades del grupo que se

elabora a partir de definiciones compartidas de los miembros sobre la situación. Dicha elaboración es un proceso de interacción, negociación, y conflicto, que lleva a la construcción colectiva del "nosotros" (Giménez Montiel, 1997).

Tal como hemos venido exponiendo a lo largo del capítulo, no es la identidad individual la que nos interesa en sí, sino justamente la identidad en sentido colectivo. Para ello hemos ido recuperando aquellos códigos que van delineando la identidad de los taxistas. Esto porque es ese nivel de identidad el que debe ser considerado y es, entre otros que iremos luego introduciendo, un elemento fundamental para el análisis de la acción colectiva y en la constitución de sujetos colectivos, ya que justamente la movilización implica, como plantea Melucci (1994), cuestiones culturales y simbólicas relacionadas con la identidad, temas que serán objeto del capítulo próximo.

En ese sentido, cuando pensamos en la identidad con el trabajo, con los compañeros y con las organizaciones a la que adhieren –o no–, no lo hacemos con el ánimo de recuperar los procesos subjetivos individuales *per se*, ni menos aun de analizar a los taxistas en su individualidad ni en su psicología personal, sino con el espíritu de descubrir cómo esas identificaciones como procesos sociales habilitan a construir colectivamente la pertenencia a un grupo y/o colectivo –el de los taxistas–, los límites con el afuera y cuáles son los significados compartidos, sus experiencias y sus proyectos.

En definitiva ¿cuáles son los códigos principales a los que los taxistas asignan significados particulares y que articulados generan sentido de pertenencia para con el trabajo, con la comunidad laboral y con la organización colectiva? Es posible rescatar tres códigos que atraviesan de manera transversal a todos los taxistas. Sin embargo, tratamos los códigos en general, cómo operan en los taxistas en general, y luego en los agrupamientos analíticos que hemos hecho y que los diferencian hacia dentro del gremio (propietario o no del medio de producción, taxista de oficio o temporal y taxista libre o de base o sitio).

Hemos podido reconocer que esos códigos se corresponden con elementos característicos de la actividad laboral. Si bien al analizarlos por separado podrían no hacerla única, ya que algunos de esos elementos pueden compartirlos con otras

ocupaciones, al articularse y conformar una configuración identitaria que sí la definen y la diferencia de otras.

Así, el trabajar por cuentapropia, que implica para los taxistas tener márgenes de autonomía laxos para la organización del trabajo, lo que se representa en el sentido de *libertad al trabajar* –de contar con el control de cómo trabajar, del tiempo, de las relaciones sociales que se entablan, de la apropiación (real o simbólica) del medio de producción– resulta el código principal a significar. ¿Por qué? Porque la libertad es lo que para ellos los diferencia de los otros trabajadores. Ellos al contar con esa capacidad de controlar su trabajo, encuentran los aspectos positivos de su ocupación. Ya nos referimos a ello, pero una expresión de un líder de taxistas ilustra nuestra afirmación, incluso para él es la razón por la cual se es taxista:

> El perfil general de un taxista es sobre todo su deseo de ser un trabajador libre, la mayoría de los taxistas diría, para eso son taxistas. Para ser libres, para no tener jefe, para no tener nadie que les mande y que les imponga nada. (Miguel, dirigente taxista, marzo 2011).

Por supuesto, ya hemos explicado que esos márgenes de libertad son por demás relativos, que el control de manera alguna es absoluto y que múltiples elementos estructurales y las acciones de otros actores condicionan el autocontrol. Sin embargo, en un nivel subjetivo, cuando los sujetos significan el trabajo, los condicionantes suelen no ser tenidos en cuenta por los taxistas o al menos minimizan su importancia.

Además, en ese margen de libertad aparece un elemento estructural clave que divide a los taxistas hacia el interior del grupo y que justamente hace que la libertad en el plano del ejercicio de la ocupación no sea igual para todos: la condición de propiedad o no del vehículo, y en una medida menor, el ser o no concesionario. Podemos afirmar que quien sea propietario contará con márgenes mayores de control sobre el trabajo, que quien sea chofer, ya que éste tendrá que subordinarse en alguna medida para con el propietario del vehículo. La propiedad o no del medio de producción además, como ya mostramos, condiciona los ingresos de los trabajadores. De este modo, coloca a los sujetos en estatus o categorías económicas diferentes. Como lo explicaba un taxista:

> Hay taxistas con más dinero y con menos dinero, esa es la diferencia, no importa si están en la calle o no. Porque los que menos tienen la tienen que pelear más. Están estos taxistas que

> con muy poco dinero pueden comenzar a trabajar, ya pueden rentar su auto y su placa. Estos taxistas [los propietarios de vehículo] (…) tienen una inversión mucho más grande, pero todo lo que sacan es para ellos y tienen más ingresos. (Fernando, taxista, diciembre de 2010).

Respecto de las apreciaciones positivas o negativas que pueden los taxistas tener sobre su trabajo juega también un papel importante el nivel de ingresos que se puede obtener en el ejercicio de la actividad. Pero no es la cantidad de dinero obtenida la cuestión definitoria para la manera en que se percibe al trabajo. En todo caso, lo que puede influir no es el nivel de ingresos en sí, sino la manera en que se puede alcanzar. Y aquí volvemos al código central que mencionábamos, el de la libertad, el poder controlar el cómo trabajar y el tiempo. Así, por ejemplo, si lo que se busca es obtener ingresos de manera inmediata o mayores ingresos, la posibilidad de decidir trabajar más horas o interrumpir menos la jornada les permitirá obtener una cantidad de dinero al final del día. Explica un taxista:

> Muchas veces cuando tú no tienes dinero o tienes una necesidad tú sales a la calle con el objetivo de encontrar una solución, no vas a asaltar a alguien. Vas al trabajo y cuando menos lo piensas te cae un buen servicio, coincidencia o algo más allá ¿no? Pero sí puedes estar seguro que cuando tienes una necesidad y precisas un buen trabajo, el taxi te va a dar una solución. (Carlos, taxista, junio de 2010).

Entonces no es tanto el hecho de que en la noche llegarán a casa con una suma de dinero que aspiraban a alcanzar y que si tuvieran otro trabajo no podrían haberla alcanzado, sino el hecho de que se pudo obtener por las características que tiene este trabajo al ofrecer márgenes amplios de autocontrol y que si el trabajador lo quiere, puede conseguirlo. Como un taxista comenta, si uno quiere trabajar más, puede obtener más ingresos

> Yo llegué sin nada, yo llegué siendo chofer como un operador más que tenía que pagar cuenta. Y vi que era negocio. Empecé a entrarle, empecé a entrarle. ¿Cuántos puedo tener? Los que yo quiera. ¿Cómo le hice 14 horas en el taxi? Me alcanza para vivir y bendito Dios. Lo estoy pagando, 10 taxis, pero ahí están. (Waldo, taxista, diciembre 2010).

Esto nos lleva a introducir un segundo código importante en la constitución de la identidad: el contar con libertad, el querer hacerlo, no basta: es necesario saber hacerlo. En

una ocupación donde quien la desarrolla se encuentra socialmente desprestigiado, donde se suele considerar que cualquiera puede trabajar de taxista, donde "si no queda de otra", si uno está desocupado aquí puede laboral, es decir, que ofrece la posibilidad de cubrir las necesidades mínimas y además de manera inmediata, los taxistas encuentran en los saberes que implica trabajar –o al menos, para trabajarlo "bien"– un elemento diferenciador de los demás y hacia dentro del gremio.

Entonces los saberes son una segunda condición que nos permite dividir analíticamente a los taxistas en otros dos grupos. Por un lado, los taxistas de oficio que son –hacia dentro del gremio y para los usuarios– quienes saben trabajar y son profesionales al volante. Incluso dentro de ellos hay quienes se desempeñan y se autodenominan "servidores públicos".

Por otro lado, podemos reconocer a los taxistas temporales –aunque temporal no necesariamente signifique que permanezcan poco tiempo trabajando en el taxi–, como lo muestra un testimonio de un entrevistado:

> Llevo ya 10 años [trabajando en el taxi]… Pues, nada más ahorita a la altura que estoy en el taxi, pues nada más lo veo como un trabajo temporal, no es tan fácil hacer algo del taxi como en alguna empresa o algo así. (Héctor, taxista, noviembre de 2010).

Estos taxistas ingresaron en la actividad porque no conseguían otro trabajo –como buena parte, incluidos los de oficio. No generan un mayor interés por permanecer en ella, ni buscan compartir ciertos códigos de conducta y maneras de prestar el servicio entre los compañeros y para con los pasajeros. Para un dirigente, por ejemplo, esto se debe a:

> Nada más que ahorita por la crisis económica que se está viviendo, hay mucha profesionista manejando un taxi. No es que sea malo, pero ya se perdió el espíritu del trabajador del volante. Ya no hay taxistas profesionales, ya hay mucha persona, muchas personas que los corrieron de sus trabajos, y bueno, me compro un taxi. Eso le ha hecho daño al transporte, se acabó ese profesionalismo, esa educación, ese don del servicio que tenía el transportista. Muchos trabajan su taxi pero no con honra, sino porque no le quedó otra. (Luis., dirigente taxista, junio 2009).

Por lo tanto, podemos sostener que el segundo código de importancia en la configuración de las identidades es *el saber trabajar*. Porque primero, estratifica a los

taxistas hacia dentro del gremio. Segundo muestra un estatus diferente hacia los clientes y éstos también los colocan en estatus distinto. Y tercero, les permite ganar control en el trabajo.

Por último, el tercer elemento que notamos resalta en la conformación de las identidades es el espacio de trabajo: el espacio público, la calle. Trabajar en un espacio abierto, en un espacio que es de todos, pero que los taxistas pueden hasta cierto punto controlarlo, ocuparlo, apropiarse de él, particulariza el trabajo. El servicio que prestan al brindar transporte a las personas dinamiza las actividades que se desarrollan y las relaciones sociales de la ciudad. Visualmente, los taxis dan un color especial a las calles de la Ciudad de México. Además, por el número de vehículos colaboran a intensificar uno de los problemas urbanos principales, el tránsito.

Por su cantidad, maneras de trabajar y de actuar colectivamente son actores urbanos importantes, que aun cuando no cuenten con la fortaleza que pudieran detentar por el grado de desunión y diferencias de intereses e ideológicas hacia dentro del gremio –temas a los que nos referiremos en el capítulo próximo–, son un grupo de poder que cuando se lo propone puede ser sumamente conflictivo.

Prestar un servicio público y el hacerlo en un espacio abierto permite que se generen múltiples relaciones sociales con diferentes grupos de personas. Esas relaciones que se generan también son de especial importancia en la constitución del sentido de pertenencia porque son relaciones sociales de trabajo particulares. Conocer personas de diferentes clases sociales, poder relacionarse con ellas y generar vínculos de órdenes diversos particulariza a esta forma de trabajar. No en cualquier ocupación el trabajador entra en contacto con pasajeros y policías, con funcionarios públicos y transeúntes, con otros transportistas y con otros conductores de vehículos. Con otros taxistas también, pero el tiempo diario compartido con ellos es menor que con los demás. Y esas relaciones que se generan pueden ser armoniosas, pero también conflictivas. Esa multiplicidad de relaciones hace que se generen también percepciones positivas o negativas sobre el trabajo propio.

Y en las relaciones, los otros con los que se entra en relación también significan al taxista, a su trabajo y a sus organizaciones. Esos significados de los demás no quedan sólo

en ellos, sino que influyen en las significaciones propias de los taxistas aceptándolas, generando resistencias contra ellas y a veces confrontándolas.

Los intereses de cada uno entran en pugna y algunos pueden llegar a convertirse en conflictos reales, los cuales se vuelven también elementos alrededor de los cuales también se va construyendo la identidad. Las relaciones sociales en el trabajo se guían por reglas formales o informales que se van construyendo también al calor de esas relaciones. No dejan conformes a todos por cierto, su concertación, negociación, confrontación, imposición, van moldeando las formas de actuar y sentir de los taxistas.

Por lo tanto, la *apropiación del espacio de trabajo* es el tercer elemento a significar porque les brinda un sentido –de apropiación real o imaginada–de ese ámbito físico y social urbano, que es además el espacio de trabajo, y de las relaciones sociales que él posibilita, que particulariza a la actividad y le imprime características distintivas a la manera de trabajar.

Todos estos elementos, ¿cómo se articulan para constituir el sentido de pertenencia colectivo? Lo hacen en el mismo ejercicio de la ocupación por el hecho de compartir similares condiciones de trabajo, maneras de trabajar, conflictos y relaciones sociales, aun cuando no se desarrolle la actividad laboral en un mismo lugar y los taxistas no compartan un ámbito de trabajo donde tengan contacto cotidiano e incluso la mayoría de las veces ni se conozcan. Esa articulación de códigos permite construir el límite de la pertenencia y por lo tanto, a la alteridad, que en los taxistas se representa en la autoridad pública.

Esto no nos debe hacer pensar que existe una única manera de pertenencia. En efecto, a lo largo del desarrollo de este capítulo mostramos heterogeneidades y contradicciones que aparecen entre los taxistas. Hay límites claros entre los choferes y propietarios; entre los taxistas de oficio y los temporales; y entre los taxistas libres y los organizados. Esas diferencias no pueden pasarse por alto. No pretendemos homogeneizar, sería un error.

Sin embargo, también sería un error pretender mostrar una fragmentación total. En todo caso, podemos decir que existen grupos –los que mencionamos recién– que generan significados particulares sobre el trabajo en el taxi, los taxistas y sus organizaciones y sentidos particulares de pertenencia para cada uno de ellos. Por ello es que hablamos de

“identidades en plural”. Y a pesar de las diferencias intergrupales, algunos significados son compartidos por todos: son todos “trabajadores libres” y “trabajadores al volante”. Los códigos de la libertad, el saber trabajar y la apropiación del espacio se refuerzan de manera triádica conformando una configuración identitaria específica de los taxistas.

CAPÍTULO 6: ORGANIZACIÓN Y ACCION COLECTIVA DE LOS TAXISTAS DE LA CIUDAD DE MEXICO

6.1 La identidad colectiva de los taxistas de la Ciudad de México y la construcción de la alteridad

Ya hemos mencionado que la identidad colectiva no es de carácter natural ni esencial, sino que es construida de manera relacional con otros. Esas relaciones sociales se dan en el marco de determinadas estructuras que influyen en la constitución identitaria. Los taxistas construyen la identidad colectiva en las relaciones sociales entabladas en el ejercicio de su ocupación y que, por lo tanto, implican conflictos comunes que viven de manera cotidiana. Para desentrañar la constitución de la identidad colectiva resulta de importancia analizar la conformación del "nosotros" y del "otros", sus códigos característicos y los límites simbólicos (Lamont, 2002), relacionales y estructurales entre ambos. El "nosotros" está compuesto por aquellos sujetos que comparten esa identidad colectiva, mientras que el "otros" está integrado por los alternos a la identidad en cuestión.

Para ello, debemos identificar aquellos códigos que permiten la distinción entre los "otros" y "nosotros". Pero esos códigos no sólo dividen, sino que a la vez refuerzan internamente la constitución y afirmación de la identidad colectiva del "nosotros". De este modo, las definiciones identitarias se constituyen en el juego definición interna y externa. Además, la identificación no es una cosa que se tiene, sino que es un proceso, podemos agregar nosotros, que se construye (Jenkins, 2008). En ese sentido, no es inmutable sino que se va creando y recreando en el juego de estructuras, significaciones y acciones.

Sumado a ello, debemos tener en cuenta que si los sujetos significan las estructuras en camino a la acción y que a través de esta última modifican las estructuras, los códigos primeros a los que se significó pueden haberse visto modificados también. Por tanto, los nuevos significados creados, pueden ser diferentes a los anteriores. Es decir, si la identidad es un proceso subjetivo particular, la identidad no es inmutable, ni se construye de una vez y para siempre, sino que va modificándose a través de las acciones de los sujetos

"nosotros", de los "otros" y de todos aquéllos que contribuyen a modificar las estructuras que los limitan. Sin embargo, es preciso aclarar que la transformación de las estructuras, especialmente las culturales, no se realiza de manera rápida y automática. Por el contrario, a pesar de no ser estables, tienden a persistir en el tiempo dado justamente su carácter estructural y la legitimación social con que cuentan.

¿Quién es el "otro" para los taxistas? La autoridad pública. ¿Por qué la autoridad pública? Porque es en quien los taxistas representan la fuente de sus problemas y alrededor de los cuáles se construyen los conflictos: el nivel de tarifas, el otorgamiento de concesiones, las infracciones, inspecciones y multas, la limitación a los espacios de trabajo. Es decir, frente a las situaciones conflictivas se construye el "otro". Pero un gobierno particular, el local de la Ciudad de México, representado por un lado, por su Jefe; la SETRAVI, específicamente por su Secretario y su Director del Servicio de Transporte Público Individual de Pasajeros; el Instituto de Verificación Administrativa, por los verificadores de transporte y su responsable; y la Policía de Tránsito, por sus agentes. Por otro lado, aunque en menor medida y limitada a un sector de los taxistas organizados, en la Asamblea Legislativa, por la figura de los diputados.

Es decir, el "otro" se compone de un grupo de personas que ocupan cargos públicos vinculados de manera directa con el ejercicio de la ocupación de los taxistas. Ese "otro" es identificable, aun cuando las personas que ocupan los cargos públicos se renuevan periódicamente, tienen nombre y apellido y se les puede demandar directamente. En efecto, los funcionarios y diputados cambian, pero quienes lleguen a ocupar esos puestos pueden ser pronto conocidos. Es posible que muchos taxistas no sepan o no les interese saber sus nombres y apellidos, pero igualmente el "otro" seguirá siendo el gobierno, que engloba a todos esos otros sujetos sin importar quien ejecute la política –la que los afecta como transportistas– coyunturalmente.

Ahora bien, según el marco normativo laboral mexicano, este "otro" no sería el correspondiente a una demanda de derechos laborales si lo que se quisiera, por ejemplo, fuera realizar una demanda de aplicación a los taxistas de los derechos del trabajo de los que gozan los trabajadores asalariados. Esto requeriría una reforma al Código Federal del Trabajo y no es la autoridad administrativa ni la Legislativa del Distrito Federal la que

tiene incumbencia sobre ello. Si bien viene de hecho siendo discutida la reforma al mismo, excepto algún caso aislado, como el de un dirigente taxista que por su adhesión político partidaria promueve la discusión y participación en oposición a las reformas que quieren llevar a cabo el Partido Revolucionario Institucional (PRI) y el Partido Acción Nacional (PAN), no ha sido éste, tema de debate profundo en el sector, mucho menos visto como una oportunidad para reivindicar la inclusión de trabajadores no asalariados al marco general.

Hacerlo implicaría a los taxistas dos problemas principales. En primer lugar, construir ese "otro", el gobierno en un nivel diferente y con personas ocupando los cargos públicos también diferentes. Ya son personas más lejanas, no son con las que cotidianamente se tiene trato o quienes con sus acciones diarias afectan de manera directa el trabajo de los taxistas. Es decir, significaría para los taxistas en general y para los dirigentes en particular, el desarrollo de una serie de relaciones y acciones nuevas que los puestos en práctica en la actualidad.

En segundo lugar, un problema en la propia constitución identitaria: reconocerse como trabajadores susceptibles de gozar de derechos laborales. Hablamos de esto en el capítulo anterior. Si bien en un nivel de abstracción alto, los taxistas se identifican en general como parte de la clase trabajadora, en uno más cercano se diferencian de otros trabajadores, los asalariados. Y, tanto desde el marco normativo mexicano, como desde el punto de vista de los taxistas, los derechos laborales corresponden sólo a estos últimos. Por lo tanto, esa diferenciación subjetiva limita la acción hacia la incorporación de estos trabajadores en la lucha por la inclusión en el marco legal laboral. Pero esto sucede al pensar que los trabajadores independientes deberían ser asalariados para gozar de derechos.

Sin embargo, el problema podría enfocarse de otra manera: en lugar de insertar la situación actual en los parámetros vigentes, extender esos parámetros. Es decir, que en lugar de pensar que los taxistas sean considerados asalariados, se amplíe el campo de aplicación de la norma a los no asalariados.

No pretendemos aquí analizar el marco normativo laboral actual ni como debiera ser modificado de manera tal que proteja también a los *otros* trabajadores, porque excede los fines de esta tesis, pero no podemos dejar de remarcar que en general esta operación de

pensar una posible protección laboral de los taxistas, aun cuando puede ser referida como un problema por los sujetos o una expresión de deseo, no lleva a la acción concreta para superar la desprotección.

En otro orden, las identidades pueden ser clasificadas en jerarquías distintas según los contextos y el nivel de análisis. Por lo tanto, el "nosotros" y el "otros" también será diferente. En los taxistas, en el nivel de agregación más amplio el nosotros se conforma de "nosotros los taxistas" en oposición a "el otro gobierno". En un nivel intermedio, "nosotros los taxistas organizados" en distinción a "los otros los taxistas libres". Y en un nivel más concreto "nosotros los taxistas de la organización o base A" en diferenciación de "los otros los taxistas de la organización o base B".

Esa conformación de un "nosotros" refiere a la constitución, no necesariamente formal, de una comunidad, la comunidad de taxistas. Al hablar de comunidad nos estamos refiriendo a un grupo de individuos relativamente homogéneo en términos del elemento clave que los agrupa (en nuestro caso, el ejercicio de la ocupación de taxista) y perfectamente distinguible de "otros"; que se constituye por "el *sentimiento* subjetivo de los partícipes de *construir un todo*" [cursivas en original] (Weber, 2008, p. 33). Son diversos los significados que se ponen en juego en la conformación de ese nosotros. Tienen que ver con el trabajo efectivamente desempeñado, con compartir situaciones laborales comunes, con realizarlas de manera aislada y sin mantener un cara a cara demasiado frecuente con los otros miembros de la comunidad, con muchas veces no conocerlos personalmente.

La mayoría de las veces, las acciones colectivas de los taxistas se desarrollan en el marco de las relaciones del primer nivel, entre los taxistas y el gobierno en la disputa por las condiciones de prestación del servicio de taxis. Ocasionalmente en situaciones concretas pueden ocurrir en el tercer nivel, por la disputa por los espacios de las bases o sitios o entre las dirigencias en disputas entre ellos por los liderazgos. Por último, difícilmente ocurren acciones colectivas que enfrenten a los taxistas organizados con los libres. Esto nos introduce en un punto fundamental: si bien es necesaria la identidad para la acción colectiva, no es suficiente.

6.2 De la identidad a la acción colectiva: necesaria pero no suficiente

Construir y compartir una identidad no basta para que se concrete una acción. La identidad no determina la acción aunque puede orientarla. Como plantea Richard Jenkins (2008), ésta no nos dice necesariamente a dónde debemos ir, aunque en mayor o menor medida puede marcar el camino a seguir.

Entonces si pretendemos analizar también la acción colectiva de los taxistas, debemos incluir otros elementos que importan en su desarrollo: los intereses de los taxistas: materiales, de reconocimiento, de prestigio, morales; los conflictos que viven los taxistas con motivo del ejercicio de su ocupación; las organizaciones de taxistas –sus estructuras, las formas de ejercicio del poder internas y externas; los estilos de liderazgos; las formas de participación–; y, en un sentido más amplio, las lógicas de acción de los actores colectivos en el marco de una cultura política particular. Estos temas serán tratados a lo largo de este capítulo de manera tal que hacia el final del mismo podamos dar cuenta de qué manera éstos junto a las reflexiones ya desarrolladas en torno a la identidad de los taxistas, facilitan, conducen, obstaculizan o limitan el desarrollo de la acción colectiva.

Dentro de las múltiples acciones que realizan los sujetos, se encuentran las colectivas. En éstas, específicamente en las desarrolladas por los taxistas, son en las que nos interesa profundizar en este capítulo.

En efecto, entre los taxistas y sus organizaciones se desarrollan formas de acción colectiva que escapan a la forma tradicional de manifestación del movimiento obrero organizado, la huelga (de la Garza Toledo, 1992b), y que son más cercanas a los repertorios de acción colectiva de los movimientos sociales como movilizaciones físicas personales y de los vehículos, cortes de calles en la ciudad, plantones, ocupaciones de espacios públicos, entre otros (Tilly, 1978). Sin embargo, debemos aclarar que la acción colectiva es más que el movimiento social. Éste puede ser una de las formas de acción colectiva, pero también existen otras como veremos más adelante. Tampoco se presenta la agremiación típica sindical ni la negociación del contrato colectivo, prerrogativa importante de ese tipo de organizaciones.

Entonces, al pensar la acción colectiva, es necesario que la veamos no sólo en su acepción más usual, la de la movilización o formas similares, sino también la desarrollada de maneras menos visibles en espacios de negociación y diálogos. Si bien para el ejercicio de la acción colectiva no es necesario que los taxistas pertenezcan a una agrupación, ya que pueden darse acciones espontáneas sobre todo solidarias entre ellos, las más visibles se desarrollan por una o varias organizaciones.

Reservaremos el concepto de acción colectiva para aquéllas desarrolladas por actores colectivos más o menos formales que tiene un propósito más o menos definido, pero que se funda en un fin particular, la búsqueda de un cambio de la situación de base respondiendo al interés del actor colectivo que la está desarrollando. Por lo tanto, las acciones espontáneas o esporádicas si bien puedan expresar o mostrar cooperación o solidaridad, no serían propiamente acciones colectivas. No obstante ello, son acciones sociales puesto que están dotadas de sentido y se encuentran orientadas por las acciones de otros (Weber, 2008). Y las acciones colectivas serían entonces una forma particular de acción social.

Por ejemplo, podemos visualizar acciones espontáneas cuando un taxista se encuentra en algún problema. Aun cuando los otros no lo conozcan, paran en la calle para brindarle auxilio. Por ejemplo un entrevistado nos contaba que:

> El apoyo a veces entre los taxistas es que si te ven parado en la calle con una llanta ponchada o que se te para tu carro algunas veces te ayudan y es bueno. (Germán, ex taxista, mayo de 2010).

Se notan expresiones de solidaridad ante alguna avería del vehículo, como en el caso anterior, o, si por ejemplo, inspectores o policía acosan al taxista. Esto se da entre taxistas aun cuando no se conozcan, no sean amigos, ni compañeros. Son expresiones individuales y espontáneas, más que colectivas o planificadas, cuyo fin es apoyar o colaborar con un par para solucionar el problema al que se enfrenta, donde se muestra el sentido de solidaridad en la misma acción de apoyo más que en el resultado que tendrá dicha acción.

Las acciones sociales, a su vez, pueden ser desarrolladas por sujetos colectivos. Entre las acciones espontáneas o no planificadas por agrupaciones podemos mencionar las

realizadas en el Día del Taxista. Cada 28 de diciembre se reúnen en la Basílica de Guadalupe taxistas para agradecer a la virgen por un año más de trabajo y pedir su protección para el año siguiente. Es el 28 de diciembre, el Día de los Santos Inocentes que algunos lo han instituido como el "Día del Taxista". Según un taxista se realiza ese día debido a que hace años se calificaba a los taxistas como inocentes y así se convirtió en tradición.

En este caso, aunque la acción se realiza de manera planificada, de manera recurrente, participan actores colectivos institucionalizados, no persigue el fin de superar una situación conflictiva donde se disputan intereses gremiales.

6.3 Organización colectiva de los taxistas de la Ciudad de México

Hemos dicho en otra parte que el hecho de que los taxistas trabajen por cuentapropia, al menos en términos formales, no significa que no se organicen de manera colectiva. En efecto, como veremos, a pesar de que muchas de las características mencionadas de este servicio y forma de trabajo, su ejercicio de manera autónoma, la dispersión geográfica en que se desempeñan, la carga horaria diaria y semanal de trabajo, entre otras, no impide la conformación de colectivos de taxistas.

Las organizaciones de taxistas de la Ciudad de México son colectividades formales e informales –ya sea desde el punto de vista de su habilitación legal, como de de su estructura y funcionamiento interno– que agrupan a operadores y/o concesionarios que prestan el servicio de transporte público individual de pasajeros en la Ciudad de México, que conjuntan y representan los intereses gremiales comunes de sus miembros. El interés común en sentido amplio, es "poder prestar el servicio y trabajar". Bajo esa premisa los taxistas se agrupan y se definen los objetivos, las funciones y acciones de la organización. Los objetivos y funciones se plasman en las Actas Constitutivas, Estatutos y/o reglamentos internos de cada agrupación.

Son estructuras de representación de intereses gremiales, relativamente autónomas[33] del Estado cuyo rol podría sintetizarse en la intermediación entre la autoridad pública y los taxistas. Su poder se funda en la capacidad de conseguir beneficios e influir en las decisiones gubernamentales, la cual puede provenir de diversas fuentes, desde la cercanía con las mismas autoridades hasta de la cantidad, voluntad y acción de las bases y dirigentes que las componen.

Las organizaciones de taxistas en la Ciudad de México resultan heterogéneas ya sea por la forma jurídica que adoptan, sus funciones, dinámicas internas, ideologías. Pero aun cuando presentan particularidades, tienen en común el hecho de agrupar y representar a los operadores y/o concesionarios en tanto trabajadores por cuentapropia, que realizan su actividad de manera relativamente autónoma y cuya vinculación con la organización es como tales. Es decir, no siguen la representación típica sindical de los asalariados.

Al no contar con una contraparte patronal, representan los intereses de sus agremiados sobre todo frente al gobierno. En este sentido, puede encontrarse una cierta similitud, o al menos siguen una característica que ha definido a los sindicatos de trabajadores en América Latina: sus demandas y acciones han dirigido más sobre el Estado que hacia las empresas (Sigal y Torre, 1979) por los vínculos corporativos que han caracterizado a las relaciones entre ambos. Pero la agrupación o acción colectiva de los trabajadores no vinculados a alguna empresa no es algo novedoso. Los autores citados explican que desde la conformación de la clase obrera en la región, se dieron protestas como medio de manifestación para "escapar a la marginalidad social y económica" (p. 142), más allá de la sindical.

En la ciudad existen más de 300 organizaciones de taxistas de base o sitio, turísticos, radiotaxis o de montaña. Para su funcionamiento legal requieren de formalización. Es decir, deben estar legalmente constituidas siguiendo los requisitos establecidos para la figura jurídica que cada una decida adoptar. Además, una vez habilitadas, deben registrarse ante la autoridad pública, en la SETRAVI.

[33] Más adelante matizaremos esta afirmación, pero en principio, legalmente, son autónomas aunque en la realidad puedan desarrollarse relaciones y prácticas de subordinación para con el aparato estatal.

Según una base de datos propia elaborada a partir de aquéllas que cuentan con bases o sitios habilitados por la SETRAVI al año 2010, el número asciende a 344. Pero a este número deben sumarse las que agrupan a los taxis ejecutivos y es posible que otras estén en operación sin contar con bases o sitios con permiso vigente o que éste se encuentre en trámite. Entre el total de organizaciones se reparten las 1 943 bases y sitios habilitados según el Informe de Gobierno de la Secretaría de Transportes y Vialidad (2010), aunque existen también otros no registrados.

La figura jurídica usualmente escogida por ellas es la de Asociación Civil. Dentro de ellas pueden distinguirse aquéllas que se limitan a la representación gremial de taxistas de las que ofician además como organización social. Pero además es posible encontrar Sociedades Civiles, Cooperativas, Sociedades Mercantiles –lo que no implica que los taxistas sean trabajadores dependientes de ellas– y dos sindicatos –cuyo funcionamiento en relación con la representación de los taxistas es similar al de las asociaciones civiles y no al de los sindicatos tradicionales.

Son pocas las agrupaciones que al día de hoy incluyen dentro de sus agremiados a taxistas que circulan de manera libre. Un dirigente de una organización manifestó, por ejemplo, que entre sus miembros hay algunos taxistas libres que quedaron adheridos a la agrupación una vez que fueron regularizados. Lo que sucedió es que previo al último programa de regularización de concesiones, existían agrupaciones que otorgaban protección a sus miembros, los taxistas "tolerados" por medio de un amparo. Ellos podían trabajar de manera libre con ese amparo. Pero siendo ya regulares a los taxistas no se les hacía necesario pertenecer a las agrupaciones y buena parte de ellos las abandonaron.

Otro caso es el de una organización, que entrega al taxista libre una calcomanía con el logo de la agrupación, le brinda algún servicio de protección ante las autoridades y asesoría legal con el pago de una cuota de bajo costo. Explica un representante de esa organización que hacia dentro de la agrupación, los taxistas libres no representan más del 10 por ciento del padrón y que efectivamente entre ellos, la decisión de adhesión se debe en casi todos los casos a los beneficios que se les puede otorgar y sólo en algunos pocos, al deseo de participación en una comunidad gremial o por ideología. Un taxista justifica su participación en ese sentido:

> Pues porque está dentro de mis convicciones como mejicano y la lucha social que tenemos, me interesan todos los ideales que tiene ellos… (Felipe, taxista, marzo 2011).

Según información proporcionada por la SETRAVI y algunos dirigentes, las organizaciones agrupan a lo sumo al 30 por ciento de los taxistas. Es decir, la mayoría no se encuentra afiliada a ningún tipo de organización gremial.

6.3.1 Origen de las organizaciones de taxistas de la Ciudad de México

En general, las agrupaciones nacen a partir de la necesidad de conseguir o consolidar un espacio de trabajo, la base o sitio, o de demandar y/o gestionar determinadas garantías para los taxistas representados. Por ejemplo, una de las organizaciones que opera en la zona de Indios Verdes al norte de la Ciudad, se consolida con el fin de lograr instalar su base en la Bahía frente a la estación de Metro. En palabras de su ex-presidente, la organización:

> nace en 1991 a causa de que empieza a escasear el pasaje, empieza una etapa en la que más escasear el pasaje, las devaluaciones afectaron los bolsillos de los usuarios y en especial a la del obrero. El que más tomaba taxi era el obrero. (Pedro, dirigente taxista, junio de 2009).

Otras nacen como agrupación de taxis irregulares para conseguir un amparo y así poder trabajar, porque o bien no se les otorgaban placas o porque las que tenían habían sido proporcionadas por la misma SETRAVI o por terceros en condiciones fraudulentas –, placas clonadas–, con lo que sin el amparo no podían trabajar sin tener problemas con las autoridades.

En general, aparece la necesidad de unión para combatir lo que consideran arbitrariedades por parte de la autoridad pública. Las demandas principales de las organizaciones ante ella suelen ser: la no entrega de concesiones a tiempo, la no resolución de los conflictos de manera pronta, especialmente en materia tarifaria, peleas en bases entre líderes y bases o entre líderes de la misma organización. Pero en los casos de

conflictos internos de las organizaciones, la autoridad no tiene potestad de resolución ya que no puede intervenir dentro de la vida interna de las agrupaciones.

6.3.2 La adhesión de los taxistas a las organizaciones

Los taxistas se integran a las organizaciones, casi siempre, por el deseo o necesidad de trabajar en una base o sitio. Cabe aclarar que la adhesión es voluntaria. Puede obedecer a razones diversas, como por ejemplo, poder obtener ingresos mayores, trabajar con mayor seguridad, poder mantener relaciones cotidianas con otros taxistas que hagan que el trabajo no sea tan solitario, que la jornada no se haga tan fatigosa.

A cambio deben realizar el pago de una cuota, que puede ser semanal, cada 10 días o quincenal y excepcionalmente mensual o alguna otra modalidad que cree la agrupación. En algunos casos, los asociados no deben hacer el pago, porque, por ejemplo, por norma interna a los fundadores se los eximió. La cuota habilita a los taxistas a trabajar en la base o sitio que se le asigne.

Según la organización, y según lo manifestado por los dirigentes, ese dinero se utiliza para hacer los pagos correspondientes por la vigencia legal (revalidación) de la base o sitio, el mantenimiento del local, al personal que trabaja en él, a los despachadores, *checadores* y puerteros de la base (dependiendo del sitio, existen alguno o todos estos cargos), cubrir los gastos de representación, pago a los dirigentes[34] y para destinarlo en caso de alguna situación de necesidad extraordinaria de algún taxista, por ejemplo en caso de accidente. En una organización, en ocasiones, parte del dinero recaudado en concepto de cuota, se utiliza para brindar apoyos políticos. El monto de las cuotas varía según la organización. Hemos registrado que la mínima que se abona es de 40 pesos semanales y la mayor de 350 pesos, aunque según un taxista se puede llegar a tener que pagar 800 pesos semanales.

[34] Sin embargo, en no todos las organizaciones manifestaron que el dinero recaudado de la cuota se destine al pago de los dirigentes. En algunas, por ejemplo, los dirigentes dicen no recibir ningún dinero por su rol, razón por la cual también trabajan el taxi o tienen otros trabajos remunerados.

Un problema recurrente en las organizaciones es el incumplimiento en el pago de las cuotas. Un dirigente nos comentaba que no todos pagan las cuotas, al contrario, dice que más de la mitad no lo hace.

Para la mayoría de los taxistas la decisión de adherir a una agrupación persigue un fin instrumental. Podría entenderse esta acción desde la perspectiva de la elección racional, donde el taxista decidiría participar o no de una organización según sus intereses (económicos) individuales, a partir del cálculo de costo–beneficio. Por lo tanto, la organización y la acción colectiva se derivarían de los intereses económicos (particulares) como una sumatoria de utilidades.

Es decir, estaríamos frente a una visión de la organización y acción colectiva individualista, utilitarista y, por lo tanto, instrumental para el sujeto. Sería un ejemplo de la visión clásica que ofrecía Olson (1992), para quien los individuos participarán siempre que los beneficios que esperan obtener sean superiores a los costos de la acción o al menos de pertenecer a un grupo. Así, por ejemplo, un taxista decide integrarse a una organización por el hecho de que trabajar en una base o sitio le proporcionará ingresos mayores a hacerlo de manera libre por las calles de la ciudad aun cuando de ellos deba deducir el pago de la cuota.

Sin embargo, los motivos que llevan a los taxistas a unirse a la agrupación no siempre son económicos. Decíamos, por ejemplo, que pueden asociarse para no estar tan expuestos a la inseguridad. Al trabajar en la base o sitio se reducen, en cierta medida, los riesgos a ser víctimas de algún delito, especialmente los vinculados a robos y agresiones por parte de supuestos pasajeros que abordan el vehículo. Esto porque en la base o sitio se toman algunas medidas para reducir las posibilidades de ser víctima de siniestro, como pueden ser: registrar el nombre y destino del cliente o una vez a bordo el taxista comunica por radio a dónde se dirige o algún código que exprese si hay alguna situación sospechosa. Estadísticamente, según los taxistas y autoridades, los siniestros son más frecuentes en los taxis libres. No obstante ello, el riesgo sigue presente y aunque pueda reducirse no se elimina completamente.

Pero a pesar de que este motivo no sea claramente económico, puede igualmente analizarse desde la perspectiva de la acción racional: un taxista decide asociarse porque el

costo de ello –pagar la cuota– es menor que el beneficio que puede obtenerse –no ser víctima de delito. El cálculo no es en dinero, pero sigue la misma lógica que el argumento anterior.

Quizá el caso que no sea tan sencillo de examinar desde esta óptica sea el de aquellos taxistas que se vinculan a las agrupaciones por la necesidad o deseo de socialización con sus pares. Explicaremos este punto más adelante cuando nos refiramos a la participación y colectivización de los taxistas.

En otro orden, las decisiones tampoco se toman siempre bajo un ejercicio de cálculo de costo–beneficio, o si lo hacen, en ese proceso, se articulan otros códigos. Por ejemplo, muchos taxistas en un cálculo racional podrían concluir que es provechoso trabajar en una base o sitio y, por lo tanto, adherirse a una agrupación. Si esto es así, ¿por qué no lo hacen? Porque aparecen otros códigos de otros campos subjetivos que ponen en cuestión ese razonamiento racional. ¿Cómo cuáles? Éticos. Es el caso de los taxistas que no aceptan alterar el taxímetro, cuestión que se les exige para trabajar en esa organización. Para ellos es un delito y, por lo tanto, deciden no unirse a dicha agrupación aunque de hacerlo pudieran obtener ingresos mayores. O también, morales. Por ejemplo, algunos pueden sostener que no es correcto apoyar, enriquecer y adherir a un líder corrupto. Un taxista puede decidir no ingresar o salirse de la organización ante la constatación de ese tipo de prácticas por parte de su dirigente, aunque quedarse pudiera significarle cumplir con su interés económico personal.

O en el sentido contrario. Para algunos sujetos, conformar un colectivo puede ser lo que “está bien”, lo que como miembro del gremio debería hacer, aunque esto redunde en una pérdida de dinero. Es decir, puede seguirse un fin económico o un interés instrumental, pero no necesariamente la operación subjetiva que realizan los sujetos para cumplirlos son puramente racionales.

Los mecanismos de incorporación de los taxistas a la organización difieren según la agrupación. En algunas cuando uno quiere ingresar, se presenta, pide la afiliación y se discute en asamblea si es conveniente o no el ingreso de un nuevo taxista. En otros casos, cualquiera puede ingresar, basta con que se pague la cuota de ingreso y luego se define en qué base trabajará el operador. Puede también ocurrir que sólo se puede acceder si hay una

vacante, es decir, si alguien se fue y dejó un lugar puede entrar uno nuevo. En una organización, por ejemplo, si el agremiado anterior dejó una deuda, el nuevo debe hacerse cargo de ella y pagarla para poder empezar a trabajar.

Dependiendo de la organización, puede existir la exigencia de la realización de un pago para ingresar. Dice un taxista:

> Para entrar a la agrupación tienes que entrar con 5, 10 mil pesos, de plano, para que tengas derecho a la base. (José, taxista, febrero 2011).

En algunas, por la "compra" de un espacio en la base o sitio. En otras, para cubrir los costos del trámite de alta del taxista como miembro de la agrupación. Como explica otro taxista:

> Hay otras bases que los mismos líderes a veces te encajan para poder ingresar ir a cargar ahí pasaje, en este caso él [el dirigente de su agrupación] cobra 100 pesos nada más. (Gustavo, taxista, diciembre 2011).

En otras, como un derecho de incorporación que lo habilitará de ahí en adelante a cargar pasaje en la base o sitio que le corresponda.

6.3.3 Estructura y funciones de las organizaciones

En principio, las organizaciones de taxistas siguen la forma burocrática (Weber, 2008). Las Asociaciones Civiles cuentan con una dirigencia representada por un líder, en general su presidente y a veces los delegados o representantes de las bases o sitios, y un cuadro administrativo, compuesto por el tesorero, el secretario y, dependiendo de la agrupación, alguna comisión como las de Honor y Justicia o Control de Cuentas. Esa dirigencia es la que tiene el poder de representación ante las autoridades.

Sin embargo, no obstante en la formalidad existan los diversos órganos, no siempre operan según lo establecido en las actas constitutivas, los estatutos o reglamentos internos, los cuales además deben seguir el orden público y dependen de la razón social que adopte

cada agrupación. Pero en muchos casos, las tareas que a éstos les serían propias las lleva a cabo el mismo dirigente o les son delegadas por éste a un gestor externo.

El financiamiento de las organizaciones proviene principalmente del aporte en concepto de cuota periódica que realizan sus asociados. Luego, dependiendo de la organización, pueden tener otras fuentes, como por ejemplo, los ingresos de gestoría por la realización de trámites particulares, el dinero por cuota única al ingreso, préstamos que se hacen a sus agremiados. En la época anterior cuando circulaban los taxis tolerados por medio de amparos, la cuota por esta protección.

Las principales actividades que realizan las organizaciones son habilitar y mantener las bases y sitios –lo que implica mantener relaciones con la SETRAVI y/o con las autoridades delegacionales–, asesorar a los taxistas en temas de trámites vinculados al taxi (por ejemplo, sustitución de vehículos, revista, licencia tarjetón, titularidad), revisar que los operadores lleven tarjetón, seguro y, en ocasiones, la vestimenta adecuada. En una de las organizaciones, su dirigente comentó que realizan alguna actividad solidaria, como transportar ida y vuelta a su domicilio, de manera gratuita, a ancianos y discapacitados a sus entrevistas médicas.

Una función adicional “no escrita” de algunas de las organizaciones es brindar a sus miembros protección ante la autoridad. Estas organizaciones brindan un servicio extra a sus miembros por el hecho de pertenecer a ellas. A través de las negociaciones de los dirigentes con las autoridades pueden obtener un apoyo o trato especial que un taxista que trabaja de manera libre no lo tendría. Por ejemplo, la intermediación para que si un carro es remitido al corralón pueda ser liberado con una celeridad mayor a la que tardaría normalmente.

Algunas organizaciones desarrollan actividades “extra laborales” para que los conductores y sus familias socialicen. Por ejemplo, realizan de vez en cuando comidas, se organizan jornadas de salida a un club deportivo o de peregrinación a Chalma, se hacen convivios de fin de año para los taxistas y sus familias. Estos ámbitos suelen convertirse en espacio de socialización y de construcción de confianza y compañerismo entre los taxistas.

6.3.4 Los espacios de trabajo de las organizaciones

Las organizaciones cuentan, en general, con una oficina o local. Algunas que tienen representación en zonas lejanas de la ciudad cuentan con más de uno. Son similares todos, una casa o local, con una o dos oficinas y, en casi todas, una recepción donde hay una secretaria o secretario. Suele haber carteles con logos de la agrupación, fotografías colgadas del dirigente con otros líderes de organizaciones, con algún funcionario público, de los taxis, y en algún caso de alguna marcha o manifestación.

En algunos locales, los taxistas pueden entrar, quedarse y circular por todos los espacios. En otros, hay ámbitos –como la oficina del dirigente– donde no ingresan sin previa autorización de él o de la secretaria o secretario. Incluso en una, ni siquiera entran para el pago de la cuota, sino que éste se realiza a través de una ventana enrejada que da a la calle. La relación entre los taxistas dentro del local de la agrupación también es variable. En alguna organización, llegan a pagar, a penas si se saludan entre ellos y se van; en otras se visualiza compañerismo y amistad, el buen humor y el aprovechamiento del momento del pago de cuota para el intercambio, para platicar, para compartir una bebida.

Pero el lugar primario de trabajo y de socialización de las organizaciones es el de las bases o sitios. Para los taxistas el lugar de referencia de su organización no es la dirección de la oficina, sino la de la base o sitio en la que trabajan. Incluso cuando una misma agrupación pueda tener más de una base o sitio, los taxistas tienen como referencia privilegiada y casi única la propia. Es más, en ocasiones no conocen cuáles son ni dónde están ubicadas las otras, mucho menos conocer a quienes prestan servicios en ellas.

6.3.5 La política en las organizaciones

No es novedoso decir que las organizaciones de taxistas se encuentran relacionadas con partidos políticos o que las mismas han mostrado apoyo a determinados candidatos a cargos públicos, la mención de que son utilizadas con fines partidarios, la acusación de que favores políticos se pagan con concesiones o incluso que alguna organización es de

propiedad de algún político. Sin embargo, este tipo de afirmaciones requieren ser matizadas.

Algunas organizaciones se encuentran adheridas a partidos políticos; en otras los líderes pertenecen a algún partido, pero de manera individual y a título personal, no como organización; otras se declaran apartidarias, pero a veces pueden realizar actividades políticas hacia dentro y fuera de la agrupación; otras se manifiestan independientes sin ninguna participación o relación política –aunque en algunas declaradas independientes si algún "amigo" del dirigente se presenta como candidato, la organización puede apoyarlo. En este último caso, un dirigente lo explica de manera clara:

> en este momento no, mejor me convierto en gobiernista. Trabajo con el gobierno nada más. (…) Con el de turno, o sea no me involucro ya con ningún partido. Si apoyo, apoyo algún amigo, no a un partido en especial. (…) Yo lo manejo a nivel organización. No... Si hay algún amigo ahí, lo apoyamos y ahí. (Pedro, dirigente taxista, junio de 2009).

Pero aunque el apoyo es de toda la organización, la decisión la toma el líder. Ante nuestra pregunta de si la adhesión se decide entre los miembros, la respuesta fue negativa justificándose en que el político estará de manera circunstancial en su cargo y que además no dicen la verdad. Por ello, ese apoyo es instrumental, si un amigo puede ocupar un cargo, los beneficiará y esa es razón para brindarle el apoyo. Él lo explicaba así:

> *nooo*, la verdad es una decisión... porque la verdad, el político miente. Son mentirosos, cuando necesitan ahí están, pero ya cuando están donde los pusimos, se olvidan. Lo que se les olvida ahí es que ellos van de paso. Yo transportista lo voy a ser toda la vida y me voy a morir transportista. Ellos no, ellos van de paso. Y también a los servidores públicos se les olvida que ellos van de paso, nada más. Los lugares donde ellos están nosotros los ponemos. Pero nada más duran de tres a seis años y se acabó. (Pedro, dirigente taxista, junio de 2009).

Un caso particular es el de un Diputado de la Asamblea Legislativa del Distrito Federal, de la actual V Legislatura, el Diputado Leobardo Juan Urbina Mosqueda quien es dirigente de una agrupación de taxistas, la Cooperativa Taxi Club 11-80. Pero su lugar en dicho recinto fue más bien fruto de su militancia político partidaria dentro del PRI, más que por una movilización amplia del gremio que lo impulsara como su representante.

Es común que las organizaciones se autodenominen formal o informalmente como "independientes". El hecho de llamarse independientes quiere mostrar una no dependencia o adhesión a algún partido político, asociación sindical o movimiento político o social. Pero incluso algunas que se dicen independientes resultan no serlo tanto. Al menos en situaciones coyunturales se puede dejar de ser independiente para apoyar a algún político, partido o alguna corriente interna dentro de él.

Y aunque los taxistas desestimen la política, hacen política de manera cotidiana, aunque la mayor parte de las veces cada uno lo hace por separado, sin una planificación previa, pero es desarrollada a la vez por muchos individuos. ¿De qué manera? Son individuos informados. Leen el periódico, escuchan la radio. Toman la información recibida de los medios de comunicación a veces crítica y a veces acríticamente. A veces la contradicen, a veces la repiten. Pero, ¿a quién? A los pasajeros. Por esa razón, ellos se dicen ser formadores de opinión. En palabras de un taxista:

> Informándole a todas las personas que se van subiendo al taxi, y abordan en una polémica de política, de deporte, equis. Pero por lo general es de política porque hablamos de lo que nos sucede en el país, de la austeridad, de la carestía, de la inflación, del desempleo, de los homicidios, de muchísimas cosas que nos embargan últimamente aquí en el Distrito Federal. (…) Al pasaje lo voy formando… (Felipe, taxista, marzo 2011).

Más allá de que puedan influir luego en lo que piensen sus clientes, difunden sus ideas sus ideas políticas, en tanto que buena parte de las opiniones compartidas con los pasajeros tienen que ver con la política nacional e internacional.

Por lo tanto, son sujetos políticos. Muchos sin voluntad de participación en política partidaria. Al igual que algunas organizaciones. Muchas se limitan a la gestión administrativa de una base o sitio y no muestran voluntad de acción partidaria o no por la reivindicación de otros intereses de los taxistas.

Ahora bien, cuando existe voluntad de participar y accionar colectivamente no implica necesariamente, ni la mayor parte de las veces, una adhesión ideológica, político partidaria, menos aún clasista. Por el contrario, lo que se realiza es una reivindicación gremial, que por sus características es política, pero en un sentido más bien abstracto. Los

taxistas aún los que forman parte de organizaciones, no desean en su mayoría participar en "política", en el sentido de que ésta es asociada a la estructura partidaria actual –por demás desprestigiada y que ideológicamente ninguno de los partidos conforma a la mayor parte de los taxistas. Sin embargo, sus acciones son políticas al actuar contra el gobierno, al realizar una reivindicación de derechos.

Además debe tenerse en cuenta que dada la escasa voluntad de participación de los taxistas dentro de sus organizaciones, la figura de líder o dirigente resulta fundamental. La organización es para los taxistas, los líderes y el gobierno, el dirigente. O dicho de otra manera, la organización se representa en el dirigente. Por lo tanto, si el dirigente se encuentra afiliado o manifiesta pertenecer a un partido político, la organización toda es caratulada como perteneciente o al menos adherente a tal partido.

6.3.6 Las relaciones entre dirigencias y bases de las organizaciones

Quienes ocupan los cargos directivos de las organizaciones son a quienes el resto de los miembros de la organización les otorga la facultad de su representación. La manera en que esto se da depende de cada organización, pero en general las vías están establecidas en algún tipo de norma, que definida de manera autónoma aunque siguiendo el orden público, regula cómo será el acceso a esos cargos, sus facultades, su duración. Pueden encontrarse en actas constitutivas, estatutos, reglamentos internos o algún otro tipo de regulación.

Sin embargo, en ocasiones el dirigente o el cuadro administrativo no han llegado a sus cargos cumpliendo las reglas o que aún habiéndolas cumplido, se mantienen por períodos más prolongados que los oficiales sin haber respetado las pautas para su continuidad, es decir, cumpliendo las pautas de reelección que suelen estar previstas en las normas. Aunque a veces esto significa una acción despótica o autoritaria por parte de las dirigencias, no necesariamente siempre es así. En efecto, el dirigente cuenta con la legitimidad que le otorgan los agremiados para la prolongación del mandato, porque consideran que el ejercicio que se realiza es correcto, por afecto, por costumbre o simplemente por poco interés de llevar a cabo los mecanismos institucionalizados para renovación o ratificación.

Por otro lado, en la experiencia diaria de las organizaciones que estamos estudiando es posible encontrar distintos tipos de mecanismos por medio de los cuales los dirigentes llegan a sus cargos: por elecciones secretas, elecciones "a mano alzada", herencia familiar o herencia "jerárquica". Y estas formas diversas no siempre son las que figuran en las normas escritas. A la par de éstas existen una serie de usos y costumbres que otorgan a la vida diaria de las organizaciones una dinámica particular. Estas formas diversas no sólo importan por el hecho de que son las que habilitan el ejercicio de la dirigencia, sino porque, primero, muestran el grado y maneras de posible participación de los asociados; segundo, porque su cumplimiento o no, muestran actitudes y acciones de los dirigentes y los otros; tercero, porque ya sea por lo escrito o por la periodicidad de su realización muestran rasgos más o menos democráticos o más o menos autoritarios de la propia organización o de su dirigencia.

En la mayoría de los casos, las autoridades se eligen por medio de elecciones periódicas, otros asumieron vía eleccionaria y quedaron en su cargo sin haber habido reelección oficial y en otros casos, se eligen en asamblea. Los dirigentes de las organizaciones suelen ocupar sus cargos de Presidentes, Secretarios por varios años (por ejemplo, 8, 13, 20 años y continúan). Para un líder que hace poco tiempo ocupa el puesto de presidente en una organización de reciente nacimiento, la permanencia de los dirigentes por largos períodos se justifica así:

> Lo que pasa es que hay algo (…) en nuestro país, que es algo… que la continuidad es algo que nos lleva al éxito, cuando no hay continuidad... son procesos que se detienen o se truncan y siguen nuevos y nuevos. (…) si quitamos a alguien *puss.* Es alguien que ya conoce, que sabe, porque ya tiene trato con los políticos, gobernación, ya lo conocen. Y si viene otro, pues, ese para que tenga que hacer todo eso ya le va a costar trabajo es un proceso de tiempo y después se detiene esto. (José, dirigente taxista, septiembre de 2009).

Es decir, desde su óptica, ser dirigente implica un saber y experiencia que no cualquiera tiene o puede adquirir de manera rápida. Entonces, el que los dirigentes se mantengan por períodos más prolongados que los oficiales o no se realicen los actos eleccionarios para la renovación y por lo tanto no se respeten las regulaciones, a veces significa una acción despótica o autoritaria por parte de las dirigencias, pero no necesariamente siempre es así.

Hemos encontrado casos en que existe legitimidad para la prolongación porque los agremiados consideran que el desempeño del líder es correcto, porque sienten afecto por él, por costumbre o simplemente por poco interés de cumplir con los mecanismos institucionalizados para la renovación o la ratificación. En efecto, en ocasiones, se encuentra una gran admiración de los taxistas hacia sus dirigentes. Un taxista lo expresa claramente:

> Este [dirigente] es inteligente. Este [dirigente], él es nuestro dirigente, es el que gracias a Dios ahorita ha estado levantando la oficina. Nosotros éramos en aquel tiempo, hace año y medio más o menos, (…), éramos los peores, los chismosos, los revoltosos. (…). Entonces [el dirigente] estaba adentro de la organización. Comenzó a jalar a la gente que nosotros estábamos con él y hasta ahorita. Él se lo dijo, éramos 8 bases hasta ayer, si no es que ahora hay más bases de la cantidad que le dijo, ahorita hay más bases 40 bases, ya regularizó él. Y le vuelvo a repetir esto va para arriba, para arriba, para arriba, para arriba. (Guadalupe, taxista, junio de 2010).

A veces los taxistas sienten una adhesión tal hacia el dirigente que no se plantean siquiera la posibilidad de cambiarlo. Esto lo explica un taxista:

> No es como diputados ni como senadores para elegirlo, ¿quién más va a ser? Él es el único, él es el mejor. Es el que sabe hablar, el que tiene poder de convencimiento. No hay otro. No hay disconformes entre los compañeros con él. (…) Es tan buen líder que nadie está disconforme. (Fernando, taxista, diciembre 2010).

La organización se representa entre los taxistas en la figura del líder. En el caso de la organización del taxista recién citado, como en otras también, el líder es la organización. En ese marco, los agremiados se encuentran agradecidos o al menos satisfechos con su desempeño y por ello no se plantean la renovación de la dirigencia. Otra fuente de legitimidad de los líderes es cuando aún ocupando cargos directivos, continúan trabajando al volante.

Varía no sólo entre organizaciones, sino también hacia dentro de ellas, la percepción de los taxistas sobre si la agrupación a la que pertenecen defiende sus intereses. Pero en general, aun cuando opinen de manera negativa, ante la pregunta de si abandonaría la organización si pudiera, contestan que no.

En general, los dirigentes comienzan trabajando como operadores, ocupando alguna función dentro de la organización o heredan el cargo que antes ocupaba un familiar o amigo. En varios de los casos que hemos tenido oportunidad de indagar, el actual Presidente de una de las organizaciones era en quien residía la responsabilidad del funcionamiento cotidiano de las bases, organizarlas, solucionar problemas, recopilar gente, y cuando falleció el Presidente anterior, los taxistas votaron en Asamblea por él y ocupa su cargo desde hace 20 años.

En otro caso, el motivo que llevó a elegir al Presidente actual y que permanezca en su cargo por 8 años hasta la fecha fue "que parecía honesto". Ante la percepción generalizada de que los líderes abusan y no son confiables, la honestidad se vuelve un valor de suma importancia y minimiza algunos defectos que le pudieran adjudicar al dirigente.

La relación de los dirigentes con los otros miembros de la organización es variable. En algunos, se nota distancia entre ambos; en otros, de respeto hacia el líder; en otros de cordialidad. Los dirigentes manifiestan que en general no suele haber conflictos hacia dentro de la organización, aunque según un funcionario de la SETRAVI y algunos miembros de base de las agrupaciones, suelen ocurrir entre algún líder y taxistas o cuando surge alguien que quiere disputar el liderazgo actual a quien lo detenta. Un dirigente comentaba que si bien no es usual que estas cuestiones sucedan, si ocurre lo resuelven entre ellos.

Para mantener el control sobre los agremiados, las organizaciones despliegan una serie de mecanismos premios y castigos que siguen la lógica económica. Así quienes cumplen con las reglas de la organización se les puede asignar mejores lugares de trabajo, a quienes asistan a una movilización se les puede eximir del pago de la cuota semanal. Por el contrario, aquéllos que incumplen –donde la falta más grave suele ser el maltrato al pasajero– se le puede suspender la posibilidad de cargar pasajeros en la base o sitio, obligarlo a participar de alguna medida de acción directa o llegar a la expulsión de la organización.

6.3.7 Participación de los agremiados en las organizaciones

Sin importar el tipo de servicio que presten o que pertenezcan o no a alguna agrupación, casi todos los taxistas consideran que debieran unirse. Sin embargo, la desunión actual es reconocida por taxistas y dirigentes y considerada una necesidad. En una movilización, un dirigente que oficiaba como orador llamaba la atención sobre este punto:

> Seguimos invitando, a todos los compañeros taxistas, que se unan a nuestro acto de organizaciones, porque juntos seamos cada vez más, sigamos diciendo ‘el gremio unido jamás será vencido, el gremio unido jamás será vencido. (Orador 2, movilización, diciembre 2010).

En general, aparece la necesidad de unión para combatir lo que consideran arbitrariedades por parte de la autoridad pública. Las demandas principales de las organizaciones ante ella suelen ser: la no entrega de concesiones a tiempo, la no resolución de los conflictos de manera pronta, peleas en bases entre líderes y operadores o entre líderes de la misma organización. Pero en estos dos últimos casos la autoridad no tiene potestad de resolución porque no puede intervenir dentro de la vida interna de las organizaciones.

Estudiar la participación de los taxistas en las organizaciones conlleva analizar aristas diversas del problema. Por un lado, la voluntad y acción de agruparse confluyendo con otros sujetos con intereses y orientaciones similares a los propios. La participación supone obligaciones y responsabilidades. Por otro lado, la participación supone algún tipo de involucramiento con motivaciones que no son siempre semejantes entre los miembros de la agrupación. Además de la pertenencia, la participación supone mecanismos concretos de expresión de la participación.

En términos ideales el fin de la participación sería para los taxistas, en el nivel externo, generar a través de la organización las capacidades necesarias que permitan incidir en la consecución, modificación o mantenimiento de las condiciones de trabajo y de prestación del servicio. En el nivel interno, la incidencia en la toma de decisiones dentro de la organización respecto de su gestión y de los intereses laborales de sus miembros.

Además del pago de la cuota, en algunas agrupaciones los taxistas consideran una obligación participar de asambleas, mítines, y, en ciertos casos, en medidas de acción directa. Muy pocos consideran un deber, el elegir a las autoridades. En general, no es común que los agremiados asistan de manera regular a las asambleas, ni que participen en la toma de decisiones, ni que participen de medidas de acción directa. Cuando esto último sucede, la mayoría considera que debe participar para mostrar apoyo a los compañeros, porque ser miembro de la organización implica formar parte de este tipo de acciones, y, en menor medida, porque las demandas lo justifican. Algunos lo hacen porque lo ordena el líder y de no participar podría haber sanciones o castigos. A diferencia de la mayoría, en algunas organizaciones particulares, muchos de los taxistas manifiestan que siempre o casi siempre asisten a las asambleas y participan en la toma de decisiones.

En ese sentido, las asambleas a veces pueden ser simples rutinas a cumplir porque lo obligan las normas. En otras ocasiones, ser espacios de deliberación y de toma de decisiones importantes, aunque no necesariamente esto puede significar horizontalidad y democracia interna. En otros términos, aun cuando todos, la mayoría o algunos de los miembros de la organización asistan a de las mismas, no significa que participen activamente. Puede ocurrir que se tomen decisiones de la manera previamente acordada –por mayoría absoluta, mayoría relativa, por consenso–, no todos los presentes pueden haber expresado su posición o realizan su elección bajo presión o simplemente no desean involucrarse ni comprometerse para modificar el estado de situación.

En otro orden, como ya mencionamos, pertenecer a la organización puede obedecer a una opción voluntaria por un fin instrumental sin necesidad de que se comparta con los otros miembros el sentido de pertenencia. Como manifiesta un dirigente:

> La gente participa por el beneficio que se le pueda dar, un 95 por ciento y un 5 por ciento por ideales. (Miguel, dirigente taxista, noviembre de 2011).

Sin embargo, aunque lo que lleva a la incorporación a una organización es un fin instrumental, la búsqueda de la satisfacción de un interés personal, en esa organización se encuentran con personas que también tienen intereses que son similares a los propios. Los intereses sino puestos en común o compartidos, son los mismos los vividos por los distintos sujetos. Luego, la cotidianeidad, las vivencias diarias y la comunicación que se

entabla entre las personas, lleva en muchas ocasiones a la colectivización de intereses o más aún a desarrollar, por un lado, significados compartidos sobre esos intereses, sobre los otros taxistas y sobre la organización.

Por otro lado, pueden desarrollar en los sujetos una voluntad mayor de participación y de llevarlos a accionar de manera colectiva en la búsqueda de la conquista, mejora o cambio de los intereses que desde el punto de vista del sujeto eran individuales, se vuelven colectivos. ¿De qué manera? A través de las interacciones cotidianas. En el nivel micro de la agrupación, donde se comparten las vivencias cotidianas, se van sedimentando las relaciones en vía a la conformación del colectivo. En un nivel de agregación más amplio, ya no es necesario el cara a cara para complementar un colectivo mayor. Es a través de los dirigentes que se realiza. No es imperioso el conocer a otro, ya que por medio de la representación ejercida por el dirigente que se llega a esa agrupación mayor con secciones de la misma organización que tienen una ubicación territorial diferente o con otras organizaciones.

Formalmente, hacia dentro de las asociaciones se debe hacer una asamblea anual. En algunas se cumple, en otras no. Allí las mesas directivas deben rendir cuentas, discutir temas generales, y más específicamente en algunas se resaltan las problemáticas cotidianas en el trabajo. En caso de algún problema, puede llamarse a una asamblea extraordinaria. Algunas agrupaciones realizan además asambleas de manera periódica. En algunos de los casos a los que hemos tenido acceso, se efectúan asambleas o reuniones semanales donde –además de ser el momento en que se realiza el pago de la cuota semanal– los líderes brindan información y/o se discuten temas presentados por los agremiados.

El hecho de que la gran mayoría de las organizaciones de taxistas sean Asociaciones Civiles donde todos los que las componen tienen igualdad de derechos para participar en ellas, no quiere decir que dicha situación siempre ocurra. Y no sólo porque quienes las dirigen acostumbren desarrollar prácticas poco democráticas, sino que muchas veces los taxistas no tienen la voluntad o interés de participar.

En los discursos de los dirigentes resaltan diferencias en la apreciación que tienen sobre la organización y el resto de los asociados. En algunas, prima el uso del nosotros. En

otras, pareciera que la agrupación es propiedad del líder. Trataremos este último punto en detalle más adelante.

6.3.8 Las organizaciones cupulares

Algunas organizaciones de taxistas se nuclean en otras de nivel superior. A través de los años se han formado, transformado y desaparecido muchas agrupaciones de este tipo. Un ejemplo de ello, es una organización que lleva años en actividad, el Consejo Nacional del Transporte, que a su vez se encuentra adherido a la Confederación de Trabajadores de México (CTM).

Un dirigente con más de 20 años de presidente de su agrupación e involucrado en la actividad desde mucho antes lo expresa en sus palabras:

> ¿Sabes cuántas de estas [agrupaciones de organizaciones] ya he visto pasar? No te apures, en un tiempo ya se va ésta y luego viene la otra… (Alberto, dirigente, febrero de 2011).

Como él y otros dirigentes nos explican, este tipo de agrupaciones surgen ante la necesidad de juntar fuerzas para realizar un reclamo conjunto. Sin embargo, conseguido o no el objetivo concreto que los llevó a unirse suelen irse desmembrando. Podemos agregar nosotros que la informalidad jurídica de muchas –que no se registran formalmente– como de la informalidad en la participación –adhieren y abandonan organizaciones frecuentemente– y luego, las peleas internas entre los dirigentes, hacen que estas agrupaciones no permanezcan activas en el largo plazo.

Ha sido notorio a partir del año 2010 el surgimiento de varias agrupaciones de este tipo entre las que cabe mencionar al Colegiado de Organizaciones por la Movilidad Siglo XXI, la Comisión Permanente del Transporte y el Pacto Nacional de Organizaciones por un Transporte Sustentable. Éstas han cobrado notoriedad por la participación en Programas y actos impulsados por el gobierno local o por su confrontación por el mismo. Asimismo entre ellas existen relaciones a veces amistosas, a veces conflictivas. En ocasiones realizan además acciones conjuntas, incluso en algún momento miembros de una pertenecieron a otra o han considerado la posibilidad de fusionarse. Existen además otras agrupaciones de

organizaciones pero que tienen menor visibilidad pública que las anteriores. A veces éstas adhieren a las acciones de las primeras mencionadas o buscan su apoyo para solucionar algún problema concreto.

Lo que llevó a la conformación de estas agrupaciones no fue un motivo único ni igual. En uno de los casos, por ejemplo, la inconformidad frente a la decisión gubernamental de la obligatoriedad de la utilización de un nuevo tarjetón por parte de los taxistas. La unión se dio por el conocimiento previo entre algunos dirigentes y las pláticas cotidianas entabladas entre ellos al encontrarse de manera no planificada cuando se encontraban realizando trámites en dependencias oficiales. Luego otros dirigentes se fueron sumando al encuentro. O en otro caso, los dirigentes comenzaron a juntarse por reuniones programadas por negociaciones con las autoridades de una Delegación y a partir de allí comenzaron a reunirse y conformaron la asociación de segundo grado.

Asimismo, han sido estas agrupaciones de organizaciones las que han desarrollado las acciones colectivas con mayor repercusión en la modificación o no de las condiciones de prestación del servicio y trabajo de los taxistas. Volveremos sobre este tema más adelante.

6.4 ¿Y el 70 por ciento no agremiado?

Como mencionábamos, la mayoría de los taxistas, aproximadamente el 70 por ciento, no pertenece a ningún tipo de organización gremial. Es decir, la mayoría no se encuentra afiliada. Como dice un taxista:

> Del gremio que somos, somos muy desunidos, si no las autoridades ya nos hubiesen hecho caso. (…) Para la cantidad de taxistas que somos, somos muy pocos los que estamos unidos. (Gustavo, taxista, diciembre 2011)

Pero, ¿por qué sucede esto? ¿por qué si analíticamente podemos hablar de la existencia de un nosotros, el de los taxistas, que se conforman en oposición a un otros, el gobierno, no todos los taxistas conforman en la práctica un colectivo? ¿por qué cuando comparten las mismas vivencias con motivo del trabajo, tienen los mismos problemas y los

mismos provechos que implican la ocupación, cuando casi todos opinan que deberían unirse, ese "deberían" es en potencial? Es una expresión de deseo o una situación ideal. Pero al momento de pasar a la acción, no se involucran. Podemos realizar una serie de argumentaciones al respecto.

Como vimos, hay divisiones entre los taxistas respecto a la conformación de su identidad. Es posible que quienes llevan una antigüedad mayor en el taxi o tengan la expectativa de hacerlo, muestren una tendencia mayor a adherir o conformar una organización. No obstante ello, algunos antiguos en la actividad son los más renuentes a la organización colectiva porque ya han tenido alguna experiencia anterior y sienten que no ha mostrado ningún beneficio ni individual ni colectivo o más aún se han sentido defraudados por sus dirigentes o compañeros.

En otro orden, si bien las organizaciones se componen tanto de taxistas propietarios del medio de producción como de choferes, es entre los primeros entre los que se ve una tendencia mayor a la agrupación. Esto porque en primer término, si bien no son ricos, no tienen la presión cotidiana de tener que sacar el dinero necesario para el pago de la cuenta diaria, lo que les da un margen un poco mayor –al menos de tiempo y dinero– para participar de las actividades de la agrupación.

Además, para quienes rentan participar de una organización implica un gasto adicional –el pago de la cuota– que suele ser visto como un costo más, a pesar de que pudiera implicar a la vez ingresos mayores. Del lado, para los concesionarios pertenecer a una agrupación les puede brindar algunos beneficios adicionales: la posibilidad de colocar un cartel, generar contactos personales, que le llegue información para conseguir choferes para sus coches. Si además le exige al chofer que trabaje en esa base, lo puede ver a diario y de ese modo reducir el riesgo de que no se le haga el pago correspondiente o poder controlar de manera frecuente el estado del vehículo. Si bien estas últimas razones no son las que los propietarios refieren como motivo para pertenecer a la organización, efectivamente les reportan esos beneficios extra.

Asimismo, la identidad con el trabajo justamente se construye en ocasión del trabajo. Como ya hemos visto no sólo se construye por códigos exclusivamente laborales sino que intervienen otros de otros campos de relaciones sociales. Por ejemplo, operan

estructuras de carácter diferente de las que hemos tratado hasta aquí, como el lugar de residencia, el nivel socioeconómico familiar, entre otras. Los sujetos construyen otras identidades étnicas, religiosas, nacionales, de género, político partidarias. Esas otras identidades también los diferenciarán y harán que la vida laboral y la colectivización no sea vivida por todos de igual manera.

Y colectivizarse implica algo más que compartir una identidad. Ésta es necesaria pero no suficiente como ya dijimos. Colectivizarse implica una toma de decisión. Y para ello los sujetos elaboran significados que exceden al sentido de pertenencia. No todos pueden seguir un mismo camino en la toma de decisión. Sin embargo, hemos encontrado códigos clave que han detonado en la agrupación o no con otros taxistas. A los primeros ya hemos hecho referencia, a los segundos nos abocamos en los párrafos siguientes.

En primer lugar, si bien la adhesión instrumental al menos en un principio puede basarse en el cálculo de costo-beneficio, que no puede decirse racional en tanto no se construyen con base en información verídica y completa, sino sobre la que se dispone por experiencia directa de haber visto lo que implica participar de una organización o de lo que algún conocido, amigo o familiar le ha comentado, puede llevar a que se prefiera permanecer libre y no agremiarse.

En segundo lugar, por la desconfianza que tienen los taxistas hacia las dirigencias en general y hacia los dirigentes en particular. Un dirigente opina que los taxistas que no se afilian a organizaciones lo hacen porque:

> Están cansados de dirigentes así comunes y corrientes, dirigentes líricos. (…) Ellos nunca se han subido a un taxi porque no han tenido la necesidad. (…) Para que tú puedas ser dirigente de un gremio tienes que haber pertenecido primero y haber vivido lo que vive una persona al abordar un taxi. Desde no tener para nada. Desde no ser dueño de placas, desde no ser dueño de coches, empezar de cero, empezar de suelo, pagar renta o cuenta por trabajar un carro e irte formando arriba del carro en esta jungla de asfalto. (Juan, dirigente taxista, septiembre de 2009).

Según él, cuando el dirigente empieza a ver las ganancias que deja la actividad, abandona al gremio, se benefician, roban, realizan fraudes. Y aquí se encuentra una de las razones

por las que los taxistas libres prefieren no agruparse. Uno que trabajaba en esta modalidad lo dice así:

> Es tirar a la basura tu dinero con el sitio, sólo te utilizan (…). Todas las organizaciones en México, me atrevo a decir que todas son vendidas, sólo buscan sus intereses. No era necesario, no sentí nunca la necesidad de pertenecer a ninguna asociación. (Germán, ex taxista, mayo de 2010).

En tercer lugar, por haber pertenecido en algún momento a alguna organización y allí haberse sentido defraudados o que la pertenencia no cumplió con las expectativas que se tenían previo al ingreso.

En cuarto lugar, por la organización de la prestación del servicio en la Ciudad que favorece el trabajo independiente y que no exista ninguna necesidad de acercarse a una organización si no se desea. Primero, la mayoría de los taxis operan bajo la modalidad libre, con lo que circulan por la ciudad sin necesitar un contacto con otros taxistas y/o agrupaciones. Segundo, las concesiones de prestación del servicio se otorgan a personas físicas en número limitado y de manera directa –es decir, en principio no a las agrupaciones o por medio de ellas. Esto favorece el ejercicio de la actividad bajo la figura del "hombre-camión" o de la "cuenta", por lo que legalmente una misma persona mantendría esta relación con a lo sumo cinco personas, reforzando así la atomización de los vínculos. Tercero, la relación social vinculada a la cuenta, al día de hoy comercial y no laboral, implica que los choferes no sean estrictamente empleados en relación de dependencia, ni los concesionarios, empleadores. Debido a la ausencia legal de relaciones de trabajo formales tradicionales (asalariadas), la normativa laboral vigente obstaculiza para los taxistas la conformación de la forma clásica de organización y representación de intereses de los trabajadores, el sindicato.

En quinto lugar, porque, como manifiesta un dirigente:

> Desde el punto de vista de las organizaciones, porque las organizaciones no saben hacerse atractivas. (Miguel, dirigente taxista, noviembre de 2011).

Es decir, no ofrecen a los posibles agremiados incentivos, beneficios concretos que es la razón fundamental por la que los taxistas deciden incorporarse a alguna agrupación, que

los atraigan para asociarse. Es ésta una visión utilitarista que seguiría las antiguas preocupaciones de Olson (1992), cómo las organizaciones pueden inducir a sus miembros a participar mediante la provisión individual de beneficios.

Finalmente, por la desconfianza y desprestigio popular que existe hacia los sindicatos y por extensión a cualquier organización de representación de intereses de trabajadores. En México, la mayoría de las organizaciones colectivas de trabajadores se han visto deslegitimadas, desde muchos sindicatos de asalariados hasta agrupaciones de cuentapropistas, como algunas de taxistas. Prácticas que han desarrollado algunos dirigentes, tales como poner por delante intereses particulares por sobre los colectivos, su enriquecimiento, tomas de decisiones poco democráticas, han llegado a consolidar una concepción general de desprestigio hacia las organizaciones, que muchas veces son visualizadas como propiedad, un patrimonio, de su líder.

No pretendemos generalizar ni expresar que es esto lo que ocurre regularmente, sino que en el imaginario social se han ido instalando estas ideas que de alguna manera operan en los taxistas al momento de calificar a las organizaciones que pueden representarlos. Pero esto sucede no sólo en el taxi en la Ciudad de México. El desprestigio de las organizaciones colectivas laborales y de sus dirigentes es común en muchos sectores de actividad y en muchos lugares del mundo.

Sumado a lo anterior, el sentido de colectividad y solidaridad se ha ido perdiendo entre los taxistas. Sin embargo, según la encuesta que aplicamos, casi todos los taxistas consideran que debieran unirse a pesar de que la mayoría de los taxistas no se encuentra agrupada y que además ese 30 por ciento se encuentra dividido entre más de 300 agrupaciones. Un dirigente cree que:

> El día que los taxistas nos unamos, ese día se va a evitar muchas cosas del gobierno, muchos errores que en el gobierno se comete. (Pedro, dirigente taxista, junio de 2009).

La constatación de que de manera continua se sienten perjudicados y el sentimiento de la mayoría de que ni aún uniéndose podrían modificar su situación actual, hacen que por sobre la búsqueda de la mejora de un interés colectivo, se anteponga un interés individual – el de obtener ingresos que para la mayoría de los taxistas es la razón casi principal por la

que se encuentran en la actividad–, en sus términos, "medio librarla" de manera individual, antes que invertir tiempo y dinero en una colectivización.

6.5 De la organización colectiva a la acción: el conflicto entre taxistas y la autoridad

Retomando las reflexiones previas sobre identidad y alteridad, podemos afirmar que definidos un "nosotros" y un "otros" significa que existen intereses compartidos con algunos y diferentes y hasta encontrados con otros. Si la constitución de la identidad colectiva implica necesariamente la alteridad, en las relaciones que entablen los "unos" y los "otros" está presente el conflicto. Éste puede entenderse como la diputa entre uno o más actores que buscan la apropiación y el control de recursos, no necesariamente materiales, que se consideran valiosos (Melucci, 2001).

En las relaciones entre ambos están en juego el poder e intereses encontrados, razón por la cual intrínsecamente existirá el conflicto. En el caso de los taxistas y de las autoridades de la Ciudad de México lo que se encuentra en disputa el control de las condiciones de prestación del servicio y de trabajo y del espacio urbano. En última instancia, la definición de las relaciones de poder: qué decisiones se toman, cómo y quién lo hace.

El conflicto puede estar oculto. Puede ser visibilizado en algún momento dado por alguno de los actores en un momento determinado a raíz de alguna situación disruptiva, que puede ser un estallido aislado o por acumulación de insatisfacciones, que lleve a hacerlo evidente. Pero el hecho de esté velado, no quiere decir que no exista, sino que se encuentra en estado de latencia y que en algún momento puede hacerse manifiesto.

Cuando indagamos en quiénes son los enemigos de los taxistas y las organizaciones aparecen todos aquéllos que "les sacan dinero", en especial los funcionarios, inspectores de la SETRAVI y la Policía de Tránsito. Comenta un taxista:

> Nosotros muchas veces estamos en contra de las arbitrariedades que comete nuestra propia secretaría, son nuestros peores enemigos…. La SETRAVI. Y esos fueron fundados para

> ayudarnos, para salir de muchas broncas, y sin embargo son los que más nos… a nosotros en todo los aspectos, nos cobran por todo, una infinidad de dinero que no te lo puedes imaginar, ¿te imaginas cuánto dinero no entra a las arcas del gobierno? Luego todavía nos criminaliza como los idiotas de todo. (Felipe, taxista, marzo 2011).

Parece haber una visión negativa mayor respecto de la Administración Pública encargada de regular la actividad entre los taxistas que se encuentran agremiados. No quiere decir esto que los libres tengan una visión positiva sobre ellos, pero las quejas sobre sus prácticas son menores y éstas suelen referirse más a los inspectores de dicha institución, que por la gestión administrativa misma. En cambio, los organizados –no todos, pero sí un número considerable– suelen conocer cómo es el funcionamiento interno de la Secretaría, los nombres de los funcionarios, quién trabaja y quién no, qué intereses tiene cada uno y son más propensos a realizar reclamos –aunque esa queja no pase de la simple queja en la cara del funcionario y luego no se sigan los canales institucionales o medidas de acción directa como medios para intentar resolver la situación.

Es a través de las organizaciones, como los intereses de los taxistas se agregan y pueden por diversas vías ser expresados. Es allí donde surge la acción colectiva. En ese sentido, las organizaciones resultan un elemento fundamental para que ella se desarrolle.

Las relaciones entre gobierno y organizaciones son complejas. Dependen de varias circunstancias. En primer lugar, del partido político que se encuentre en la gestión y, más en específico, de los funcionarios de turno. De su ideología, pero también y en especial de las políticas públicas adoptadas hacia el sector y de las prácticas concretas cotidianas. En segundo lugar, de las organizaciones y de sus dirigentes. Igualmente de su ideología, de sus prácticas, de sus relaciones previas con los funcionarios, de su compromiso con la representación de los intereses de los agremiados. En tercer lugar, del momento político. Es decir, de la cercanía con el momento de asunción de las autoridades o de la cercanía con nuevas elecciones.

Estas relaciones no se dan en un vacío, sino que existe un contexto más amplio de estructuras, interacciones y prácticas políticas que influyen en las relaciones, conflictos y acciones gremiales que estamos estudiando, tal como veremos a continuación.

6.5.1 La cultura política en los taxistas de la Ciudad de México

Las reflexiones de los subtítulos precedentes nos llevan a pensar si las relaciones entre las dirigencias y las bases; las prácticas organizacionales; las relaciones entre taxistas/dirigencias/organizaciones y la autoridad pública; y las prácticas gubernamentales mantienen rasgos de continuidad y/o de ruptura con las relaciones y prácticas características de los colectivos laborales y autoridades en México.

De lo antedicho se desprende que las dimensiones gremiales no son las únicas que entran en juego y nos obliga a ubicar nuestro análisis en un marco más amplio, el de la cultura política. En tanto un estudio pormenorizado de ésta, excede los objetivos de esta investigación[35], lo que nos proponemos es recuperar aquéllos códigos imperantes en ella que están operando de alguna manera en la organización y acción colectiva de los taxistas de la Ciudad de México. Jacqueline Peschard, resalta la problemática que pretendemos abordar al adentrarnos al análisis de la cultura política: "cómo se legitiman los sistemas políticos, o sea, cómo los ciudadanos se identifican con ellos" (1997, p. 37), en específico pensando en la acción colectiva de nuestros sujetos de estudio. Puntualmente, qué permanece y qué aparece novedoso en la representación de los intereses gremiales de los taxistas, a través del mantenimiento o ruptura con la estructura corporativa y la cultura política mexicana.

Si bien no consideramos que exista una única cultura política, ni una homogeneidad nacional, ni de clases, ni de género, ni de edad, ni de nivel educativo, entre otras variables que pudieran utilizarse para diferenciar, es posible recuperar algunos códigos que permean a las distintas culturas o subculturas. Lo que nos preocupa es por qué se crean y se mantienen determinadas estructuras, significaciones y relaciones sociales vinculadas con la identidad y acción colectivas de los actores individuales y colectivos que estamos estudiando.

[35] La cultura política ha sido objeto de estudio de distintas disciplinas desde diferentes perspectivas teóricas que, en síntesis, de lo que se han ocupado es, según Jorge Lanzaro, de "las costumbres, saberes, valores y actitudes que informan las acciones y las estructuras políticas (2008, p. 44). Para una revisión amplia de las perspectivas teóricas sobre la cultura política, véase Max Kaase (1982) y Luis Melgoza Valdivia (2011).

Quienes estudian la cultura política de una sociedad suelen utilizar como referente de discusión el trabajo realizado por Gabriel Almond y Sidney Verba (1989). Según los autores, aquélla refiere a las actitudes y orientaciones en las cogniciones, sentimientos y evaluaciones de la población respecto del sistema político internalizado.

A pesar de la multiplicidad de dimensiones de análisis que nos ofrece una perspectiva como ésta, que no reduce el tema a una cuestión puramente cognitiva, aunque tampoco a una emocional o valorativa, se sustenta en la búsqueda de la creación de un modelo racional del ciudadano (Melgoza Valdivia, 2011). No resulta completamente adecuada para dar cuenta de la capacidad de agencia de los sujetos que es lo que finalmente a nosotros nos interesa.

Una propuesta teórica más amplia ofrece Manuel Garretón para quien la cultura política es la pauta o matriz de relación entre el Estado, la estructura político-partidaria, y la base social o sociedad civil. Dicho de otra manera, "las imágenes y sentidos sobre la acción colectiva que hay en una sociedad y a las imágenes, estilos y lenguaje de la acción política" (1991, p. 3 Versión electrónica). Esta perspectiva nos permite recuperar los arreglos particulares de la relación entre el Estado y las organizaciones de taxistas que con sus particularidades manifiesta esa cultura política más general.

Además, puede articularse con la propuesta metodológica que hemos venido adoptando en este estudio en tanto articula las estructuras, subjetividades y acciones políticas. Si, como ya hemos mencionado, la cultura es una configuración de códigos acumulados que los sujetos articulan para dar significado, debemos identificar cuáles son los códigos que están operando en la conformación de las relaciones de poder en México.

En efecto, pueden encontrarse heterogeneidades en la cultura política de las diferentes personas, clases sociales, regiones geográficas, grupos ocupacionales y momentos históricos. Pero esto es una característica de la configuración que admite discontinuidades. En todo caso, lo que importa es recuperar los códigos de distinto nivel de abstracción característicos de la cultura política hegemónica y aquéllos códigos disruptivos, que una vez significados orientan a la acción, entre quiénes, cuándo y cómo aparecen, cuáles permanecen y cuáles van desapareciendo. Analíticamente tratamos los

códigos por separado, pero no está de más remarcar que éstos se encuentran imbricados justamente por la cultura política.

El patrimonialismo

Un código a rescatar de la cultura política en México es el *patrimonialismo*. Miguel Ángel Rodríguez (1997) explica que a partir del ensayo de Richard Morse, *The Heritage of Latin America*, fueron muchos los estudiosos que comenzaron a caracterizar a la estructura de dominación mexicana como "patrimonialista", la cual según el autor citado, encuentra sus orígenes en la conquista española. Esta forma de dominación, legitimada por la tradición, es ejercida por el "patriarca" y se basa en relaciones de dependencia basadas en la piedad y fidelidad (Weber, 2008).

El Estado mexicano se ha caracterizado por ser fuerte, centralizado y autoritario. Incluso puede llegar a extremos, como dice Soledad Loaeza (2008) ejemplificando con el caso del ex-Presidente Vicente Fox, donde las conductas y prácticas patrimonialistas traducían la indistinción entre el presidente y la institución. Algo similar, sostiene la autora, ocurrió en la Ciudad de México con el gobierno perredista de Andrés Manuel López Obrador. Por lo tanto, aun cuando hubo un cambio en el partido político a cargo del Poder Ejecutivo nacional y del Distrito Federal, rasgos de la forma de dominación anterior se mantienen. El patrimonialismo no es entonces sólo una práctica característica del PRI y del Estado autoritario que sostuvo dicho partido, sino un código cultural que atraviesa las diversas relaciones y prácticas políticas mexicanas, más allá de los partidos y del caudillo de turno.

También ese patrimonialismo puede, en alguna medida, verse hoy en el nivel local de la Ciudad de México en las relaciones entre las bases y dirigencias de las organizaciones de taxis. Hacia dentro de las organizaciones pueden encontrarse heterogeneidades. En algunas de ellas, la forma de dominación es burocrática, especialmente en aquéllas que prima simplemente el interés por la gestión de las bases o sitios. En otras la figura del líder paternalista legitima el ejercicio del poder, en otras, la tradición permite las relaciones patrimoniales. A pesar de esas heterogeneidades en las

fuentes de legitimación del poder, es llamativo como se repiten a través de ellas significados, actitudes y comportamientos de bases y dirigencias. Esto puede explicarse a través de los otros códigos que están operando en la cultura política de las agrupaciones, líderes y taxistas.

Muchas veces la organización "es su dirigente". Esto para el reconocimiento de los externos, por ejemplo, para la autoridad o para los dirigentes de otras organizaciones. Hacia dentro se sustenta en una cultura de la delegación (de la Garza Toledo, 1994) de responsabilidades políticas y económicas en el líder por parte de las bases, las cuales tienen por su parte una participación acotada en las decisiones vinculadas a dichas responsabilidades. Se refleja cuando, por ejemplo, se cataloga a la orientación política de la agrupación, según la pertenencia política de su dirigente. Podemos verlo de manera clara en la afirmación de un dirigente:

> Es que… con ellos y mejor y no [juntarse para accionar colectivamente unidos]. Esa es una agrupación priista. (Juan Carlos, taxista, noviembre 2011).

Pero la organización no se encuentra adherida al PRI, ni la mayoría de sus miembros se encuentran afiliados al partido, ni siquiera votan por él. Lo que sucede es que el presidente de la organización en cuestión sí es un militante del partido. Esto sin importar el partido político al que pertenezca el dirigente. No sólo sucede en el PRI, sino en los otros también.

Por lo tanto, esto es un reflejo de cómo la organización se representa en su líder, de cómo éste la presenta ante los demás y a veces incluso de cómo éste dispone de la organización para el logro de sus intereses personales, a veces económicos, a veces políticos. El patrimonialismo se traduce en una personalización de la organización. Esto último también puede verse reflejado en otro discurso, esta vez de un taxista:

> Es que él [el Presidente de la Asociación] ya se arregla con la Delegación y hay que ir. Hay que ir, que a llevar, que a traer. Él les dice yo tengo 100 carros. Y los 100 carros tenemos que ir. (…) No, no consulta, *psss*, él es el presidente y nosotros obedecemos. Pero está bien, es *chamba*. (Rogelio, taxista, julio 2009).

La última afirmación realizada por el taxista nos permite ver cómo no sólo el dirigente dispone de los miembros de la organización para cumplir con sus acuerdos personales y la

decisión es puramente suya, sino que además, al menos en el caso del sujeto entrevistado, él no se muestra disconforme con la situación: le parece correcta y la considera parte de su trabajo, ya que además la tarea que debe realizar le generará un ingreso económico.

Aun más, para las organizaciones las bases o sitios son el patrimonio principal. Y se lo considera tan de ese modo, que hasta llegan a venderse. Esta práctica no es legal, pero al igual que como ocurre con las placas de taxis, en la práctica se desarrollan. En todo caso lo que podría hacerse es una sesión, pero a cambio de tal la organización que adquiere la base o sitio entrega un dinero a cambio –compra– a la organización que antes tenía su concesión.

El corporativismo local en el sector del taxi

El concepto de *corporativismo* ha sido ampliamente discutido en la literatura de la Ciencia Política y la Sociología sobre el tema. La referencia a Philippe Schmitter en este campo es ineludible. Para el autor, el corporativismo es un

> sistema de representación de intereses en el cual las unidades constitutivas se organizan en un limitado número de categorías singulares, compulsorias, no concurrentes, ordenadas jerárquicamente y diferenciadas funcionalmente, reconocidas y autorizadas (si no es que creadas) por el Estado, y a las que se les concede un explícito monopolio de la representación dentro de sus respectivas categorías a cambio de observar ciertos controles en la selección de sus líderes y en la articulación de sus demandas y apoyos (1992, p. 46).

Es ésta una construcción ideal-típica que iremos desarrollando para el caso mexicano en general y para la explicación de las relaciones entre Estado local y taxistas de la Ciudad de México. Es indudable que a través del corporativismo se representan intereses. Sin embargo, lo central para nosotros es cómo este sistema a través de las relaciones y prácticas que entraña opera como mecanismo de dominación por parte del Estado y de las organizaciones, cómo se legitima esa dominación, cómo limita la participación de los actores sociales, y cómo hacia dentro de las organizaciones se replican relaciones y prácticas corporativas.

El corporativismo ha articulado, al menos desde la década de 1940 en México, las relaciones entre el Estado mexicano, el partido –el PRI– y la sociedad civil –representada en organizaciones colectivas: la CTM; primero la Confederación de Organizaciones Populares (COP), luego la Confederación Nacional de Organizaciones Populares (CNOP), la Confederación Nacional Campesina (CNC). La relación entre Estado y sociedad se sustentó en una legitimidad construida con base en intercambios clientelares y corporativos (Peschard, 1997).

En el caso de los trabajadores ese intercambio consistió en el apoyo político al partido, a la política estatal y al orden social, recibiendo por ello mejoras en las condiciones laborales (de la Garza Toledo, Melgoza Valdivia, y Campillo, 1999) y poder a sus dirigentes. La relación, en concordancia con la cultura política a la que recién referimos, no ha sido simétrica, sino que las organizaciones se vieron subordinadas al Estado.

Justamente, el tipo de corporativismo presente en este país es el denominado "corporativismo de Estado". Éste se caracteriza según Schmitter por presentarse en Estados autoritarios, por el

> monopolio de la representación en un número limitado de asociaciones; erradicación de asociaciones competitivas o paralelas; incorporación forzada de los miembros a las asociaciones; continua mediación estatal; control estatal de liderazgos y articulación de intereses a través de las corporaciones (de la Garza Toledo, 1994, p. 13).

La articulación del Estado y partido y la sociedad a través de la inclusión de estas instituciones brinda legitimidad al régimen político, a la vez que regula el conflicto y por tanto, la acción colectiva. En México, el corporativismo se asoció a acciones populistas para la legitimación del régimen autoritario, y mantener la gobernabilidad y estabilidad política a través del clientelismo, esto es convertir los intereses de clase en instrumentos de control, subordinación y dominación (Vázquez Anderson, 2004). De este modo, las demandas y la acción colectiva tendieron a seguir los causes institucionales y subordinar la acción a los intereses del Estado y partido.

Es decir, el sistema corporativo no eliminó la acción colectiva de los actores sociales, en todo caso la canalizó. En ese sentido, podemos afirmar que lo que, al menos

hasta los estallidos de 1968 (Álvarez Enríquez, 2004), lo que prevaleció fue un tipo particular de "acción colectiva controlada" por el Estado y el partido gobernante.

Un taxista con muchos años en el gremio comenta cómo era la situación cuando el PRI estaba en el poder:

> En ese entonces los gobiernos priistas, partidistas, que fueron los que gobernaron por más de 76 años al país, era y sigue siendo un robadero a diestra y siniestra, y una manipulación de personajes y personalidades, que si tú querías pertenecer por ejemplo, eras líder, tenías que avocarte a mi sistema, que yo estaba implementando en ese tiempo (…) Ese Partido Revolucionario Institucional nada mas era pura demagogia, porque decía una cosa y hacía todo lo contrario, nada más nos daba, como quién dice, atole con el dedo. (Felipe, taxista, marzo 2011).

Sin embargo, las bases ideológicas del antiguo corporativismo tendieron a mutar. El proyecto antes integrador se volvió más pragmático y fragmentado. El caso particular de la relación entre Estado y las organizaciones gremiales de taxistas de la Ciudad de México es un claro ejemplo. La relación ya no es entre Estado Federal, PRI y una organización cupular gremial. Hoy se da entre el Estado local y múltiples organizaciones que no pertenecen al partido oficial en el gobierno, el PRD, aunque algunas de ellas, sus dirigentes o miembros de base puedan adherir a él de alguna manera.

Asimismo, la base de la relación no es la búsqueda de un proyecto nacional que garantice la gobernabilidad, sino más bien de beneficios particulares para los taxistas y sus organizaciones a cambio de garantizar la *paz territorial*, a través de la limitación de su acción colectiva abierta en manifestaciones, plantones y bloqueos y, en algunos casos, apoyos a determinadas políticas públicas sectoriales o a algún candidato a elección. La paz social o laboral que implica en los actores laborales clásicos, la limitación de la movilización, huelgas y otros mecanismos de acción directa, aquí adquieren una dimensión urbana. No importaría tanto que los taxistas dejaran de trabajar, lo que perjudica realmente es el caos en la circulación que provocan sus manifestaciones. Por ello, ese tipo de acciones son las preferidas por los taxistas y las menos deseadas por la autoridad.

También se modificaron algunas premisas importantes –además por supuesto del nivel de articulación ya no nacional, sino local– entre el antiguo corporativismo y las relaciones entre gremio y Estado que se verifican hoy en la Ciudad.

En primer lugar, no existe una garantía al monopolio de la representación. Esto es claro si vemos que operan más de 300 organizaciones de taxistas y que además los taxistas no tienen obligación de sumarse a alguna de ellas para trabajar. Sumado a ello, no existen mecanismos formales para la representación de los intereses colectivos de aquéllos no agrupados. Sin embargo, incluso cuando la mayoría de los taxistas no se agremia, indirectamente las agrupaciones –al menos las que mantienen relaciones cotidianas ya sean de negociación o de confrontación con la autoridad– también representan sus intereses, ya que las acciones que ellas desarrollan los afectan en el ejercicio de su actividad.

Un ejemplo concreto sobre esto. En la negociación del incremento tarifario reciente que llevaron a cabo un grupo de organizaciones con el gobierno y que resultó en un ajuste del 10 por ciento a inicios de 2011 y de 12 por ciento en diciembre del mismo año, se aplicó a todos, sin importar si los concesionarios u operadores se encontraban afiliados a esas agrupaciones que llevaron a cabo las negociaciones. Es decir, se da una *representación de hecho* sobre los taxistas libres. Hasta cierto punto la representación igual se ejerce, y los beneficios o perjuicios de las acciones afectan también a aquéllos que deciden no agruparse. Por otro lado, los taxistas no agremiados estarían obteniendo un beneficio de la organización y acción colectiva de otros. Diría Olson (1992): son los *free-riders* del sector.

A pesar de que no existe una garantía de monopolio de representación, sí se les garantiza a las agrupaciones un "micro monopolio" sobre el grupo de taxistas que laboran en una base. Las agrupaciones no son creadas por el Estado, sino por los taxistas que simplemente una vez realizada su conformación legal, se registran ante la SETRAVI. Con ello pueden gestionar la asignación de una base o sitio. De conseguirlo, la habilitación, se convierte en una garantía para la gestión de la base o sitio y para la ocupación del espacio. En ese ámbito de representación físico y personal, sólo tiene habilitación legal para realizarlo una determinada agrupación. Puede haber competencias para la administración

de dicha agrupación, pero ellas tienen que ver con la dinámica interna y en todo caso, luego de la contienda, sólo un grupo quedará a cargo de la agrupación.

En segundo lugar, y relacionado con el punto anterior, se ha fomentado la fragmentación de liderazgos. El partido en el gobierno ha sabido mantener separados los liderazgos, no fomentando una integración, aprovechando las divisiones internas del gremio, los recelos, las desconfianzas y prácticas de las dirigencias y bases. Puede inscribirse esta tendencia en una mayor propulsada por el PRD en otros sectores. Como explica Gisela Zaremberg Lis (2011), por ejemplo, este partido estimuló la fragmentación de los liderazgos monopólicos de comerciantes informales del Distrito Federal vinculados al PRI. Al mismo tiempo, y aunque pudiera parecer contradictorio en un gobierno definido así mismo como de izquierda, sigue las tendencias que, según Roberto Lanzaro (1992), ha presentado el corporativismo en el Estado neoliberal: corporativismo de nivel meso (sectorial o territorial) que trata temas importantes pero más acotados, con sesgos fragmentarios, plurales y heterogéneos.

Para algunos dirigentes, las definiciones político partidarias son las que impiden una unión y mejora en la definición de políticas que favorezcan al sector y a los operadores. Además, el pertenecer a un partido determinado puede dificultar las relaciones con una gestión de un partido diferente. Por ejemplo, un dirigente de una organización que adhiere al PRD comentaba que:

> el asunto partidista es un virus para mí. Antes de que trates con una persona, te están preguntando el color de tu partido. ¡No puede ser! (…) Yo me he encontrado con que vamos a hacer un trámite a una Delegación como Benito Juárez que es panista y te bloquean para hacer un trámite. Eso es imposible, o sea, no puede ser. (Juan, dirigente taxista, septiembre de 2009).

Así pueden encontrarse relaciones heterogéneas. En un extremo, según manifiestan algunos informantes, un clientelismo basado en el intercambio de favores a cambio de que las organizaciones no realicen acciones no deseadas por el gobierno o que lo apoyen en la implementación de algún Programa, éste les otorga algunos privilegios, como concesiones, habilitación de bases y sitios, cambio de forma de prestación del servicio (por ejemplo, de base a sitio, de sitio a radiotaxi) lo que permite que los taxis cobren tarifas más elevadas

que las utilizadas previamente. Un taxista comenta un caso particular que caracteriza, desde su óptica, la manera de operar de la autoridad:

> Lo que pasa es que es una forma de trampa del gobierno. Porque nosotros estamos pidiendo el 30 por ciento, es un estudio socioeconómico para ver cuánto se va a cobrar, y lo justo es el 30. Lo que pasa es que el gobierno tiene mañas, y mete a gente, que a lo mejor ni están en el gremio y piden menos, para que nosotros nos conformemos con eso aumento, pero no se trata de eso, se trata que nos den lo justo, eso tiene que ser. (Gustavo, taxista, diciembre 2011).

En el otro extremo, puede haber hostigamiento o castigo cuando las organizaciones no adhieren al gobierno, demandan y se movilizan en contra suyo o no aceptan, como comentó un dirigente, realizar "pagos extraoficiales" por la concreción de algún trámite. Las organizaciones que se encuentran de este lado suelen hacer fuertes acusaciones respecto de las autoridades. Por ejemplo, en una movilización, se asignan al gobierno actual de la Ciudad rasgos que mencionábamos de las antiguas formas de dominación priistas:

> Porque estás autoridades que desde hace 11 años nos gobiernan en forma antidemocrática, son unos dictadores, en esta ciudad solo se hace lo que el señor que está como Jefe de Gobierno hoy dicta, es un autoritarismo total". (Orador 3, movilización, diciembre 2010).

De este modo, el primer tipo de relación se acercaría a las relaciones corporativas clásicas que fueron entabladas por el Estado y los sindicatos en México, caracterizadas por basarse en un intercambio entre mejoras en las condiciones de trabajo a cambio de un apoyo a las políticas y al partido gobernante, manteniendo a los trabajadores contralados a través de las asociaciones sindicales. Esto, aun cuando en las relaciones entre los taxistas y sus organizaciones los intercambios no son exactamente como los mencionados dadas las características de la actividad del taxi y de su organización colectiva por un lado, y del sistema político local por el otro. Aquí las mejoras pueden no siempre ser en las condiciones de trabajo, sino en los beneficios particulares a las agrupaciones y/o sus dirigentes y el apoyo más que al partido sería a una facción del mismo o los individuos que ofician como funcionarios.

De otro lado, las organizaciones que no siguen esta lógica de relación, pueden ser caratuladas desde el gobierno como opositoras y si no completamente castigadas, dificultadas para accionar o no beneficiadas de la misma manera que las anteriores. Esto tampoco es novedoso: en el corporativismo de Estado mexicano las oposiciones sindicales se encontraban frecuentemente con obstáculos tanto legales como ilegales para avanzar (de la Garza Toledo et al., 1999).

Desde el discurso oficial, por supuesto, ambos tipos de relaciones y prácticas no son aceptados ni reconocidos. Por el contrario, se afirma que el trato es igualitario para todos. Argumenta un funcionario:

> Aquí hemos atendido a todos, de hecho las indicaciones que tenemos es atender a todos, pero (…) la regularización fue *pa*… todos. No estuvo dirigida hacia el PAN, el PRD ni nada por el estilo. Fue general seguramente los más beneficiados fueron del PRD porque había más (…) Yo atiendo aquí a todos los líderes de todos los colores. (Funcionario SETRAVI, marzo 2009).

En todo caso, la denuncia por ese lado es que son las organizaciones quienes proponen acciones ilegales y no son aceptadas por la autoridad. Son acusaciones que realizan los dirigentes para justificar el mal obrar. En palabras de un funcionario:

> Hay líderes que te meten en un asunto, que te están involucrando en medio de corrupción ¿por qué? porque no pudieron sacar todas sus placas que estaban chuecas. Entonces al aire dicen 'vamos a cerrar, le dimos lana, no nos cumplen y una sarta de cosas tan mal' (…) Pero todo se da en medio de la gestoría y la corrupción que vives alrededor del país. (Funcionario SETRAVI, marzo 2009).

Tampoco son fácilmente verificables por parte nuestra. Sin embargo, es posible descubrir algunos indicios de favoritismo por parte de las autoridades hacia ciertas organizaciones. Por ejemplo, en cuáles son invitadas a participar de algún acto público, en qué dirigentes son escogidos para oficiar como oradores, en quiénes aparecen en la foto al lado de los funcionarios.

Las relaciones corporativas implican formas particulares de subjetividades y de acción colectiva. En cuanto a las subjetividades de los actores sociales organizados, éstas se basan en los códigos de dependencia y subordinación respecto del Estado y partido

político. La acción colectiva por lo tanto se encuentra subsumida a los espacios y ámbitos que dejen abiertos el Estado y partido. Esas mismas subjetividades y acciones se reproducen en un nivel micro hacia dentro de las organizaciones.

El consentimiento pasivo de los taxistas

El esquema anterior es sustentado por otro código cultural, que es el *consentimiento pasivo*. El arreglo corporativo podía sustentarse gracias a la casi inexistente participación independiente en la disputa por el poder político en general, y el gremial en particular. Dice Loaeza (1989) que en el pasado el sujeto se sometía de manera pasiva a la autoridad, se consideraba incompetente para intervenir en asuntos públicos y de influir en el poder. Sin embargo, sostiene la autora recién citada, que durante la década de 1980 se produce un cambio en empresarios de clase alta, clases medias y grupos populares urbanos que muestran un cambio de actitud del anterior conformismo y no participación. La alternancia política en la presidencia de la Nación y en las gubernaturas de muchos Estados, la apertura a la elección del Jefe de Gobierno en la Ciudad de México y que éste haya sido sucesivamente gobernado por el PRD muestran en parte el inconformismo con el régimen priista anterior. Esto no quiere decir que una vez que nuevos partidos y funcionarios asumen el poder, sus votantes les mantengan la adhesión.

Es cierto como dice la autora que se ha visto una mayor participación. Sin embargo, aún hoy se mantienen vigentes antiguas formas de comportamiento político y cuando ocurrió esto ha sido limitado (Peschard, 1997). No sólo a algunos grupos o sectores, sino que hacia dentro de ellos los comportamientos no han sido uniformes. Vale esta afirmación tanto respecto de las relaciones Estado-organizaciones, como de las internas a las agrupaciones de taxistas de la Ciudad. O esa esperanza y efervescencia inicial se fue diluyendo al comprobar que la situación de fondo no se modificaba. Cuenta un representante:

> Que estamos en la mejor disposición, que… y ¿qué? Son iguales o peor, más corruptos que los otros [los gobernantes priistas]. (Marcelo, representante taxista, agosto 2009).

Entonces se vuelve a esa sensación de impotencia, de que no importa qué acciones se desarrollen, las condiciones no se modificarán y se mantiene entonces un conformismo con la situación. Un taxista, comentando en una movilización:

> Ya ves, otra vez aquí, haciendo esto y nada. ¿Cuándo nos vimos? Ponle tú, un año. ¿Y qué pedíamos? Lo mismo. Y va a seguir igual. Y no vamos a conseguir nada. Estos *pinches*… (…) [Hay que seguir participando de la movilización] porque nos toca, no porque pensamos que nos van a dar…, para que vean que aquí seguimos" (Victor, taxista, diciembre 2011).

Cabe señalar, que no pretendemos aquí emitir un juicio de valor negativo entre quienes actuaron o actúan de manera conformista. Tampoco colocar en posición de víctimas de la opresión estatal a las bases populares. Lo que buscamos es comprender por qué se ha podido mantener durante tantos años un sistema de representación como el que hemos explicado. En todo caso, lo que se encuentra detrás de ese conformismo pasivo (Brunner, 1982) es una aceptación indiferente del arreglo corporativo que lograba obediencia gracias al sistema de premios y castigos.

Por supuesto, siempre existe la posibilidad de escapar a este marco general y se han visto y ven ejemplos de esto como también ya mencionamos. Sin embargo, en sistemas políticos con grados altos de autoritarismo, como el mexicano de antaño, esa capacidad se limita. Efectivamente, hoy ese conformismo es menor, así como también se ha limitado el autoritarismo por parte del Estado.

En efecto, la pasividad política no es algo nuevo ni exclusivo de los taxistas de la Ciudad. Dicen precisamente Roberto Gutiérrez y Edmundo Jacobo (1986) que el consenso pasivo, el inmovilismo y el silencio no son rasgos desconocidos en la cultura política mexicana. El consentimiento pasivo legitima entonces la dominación patrimonialista, las estructuras y prácticas corporativas y liderazgos poco democráticos. Víctor Manuel Durand Ponte (2007) explica que a pesar de que los mexicanos prefieren en teoría un sistema democrático, en ocasiones prefieren soluciones prácticas autoritarias, donde "siempre es posible el que líderes duros o decididos, a pesar de que no respeten las leyes, encuentren apoyo; la democracia no es algo que deba ser defendido a toda costa, puede ser intercambiada" (p. 171).

Situaciones similares se presentan hacia dentro de las organizaciones que presentan formas de dominación patrimonialistas. Si el dirigente de la misma es visto como un patrón de la agrupación, no hay demasiado espacio para la demanda de derechos y la participación. La demanda es de un favor, a cambio de la lealtad y la legitimación de las relaciones de poder vigentes. Se reproduce una vez más el sistema de intercambios al que hemos venido refiriéndonos.

Y las políticas y prácticas efectivas de las autoridades son uno de los motivos principales de la acción colectiva de los taxistas. Pueden ser por el cambio periódico en las regulaciones que modifican las condiciones de prestación del servicio –en especial cuando implican mayores gastos de dinero para los taxistas– o pueden ser también por inacción –porque las autoridades no realicen determinadas acciones esperadas por los taxistas. Esas situaciones pueden convertirse en el puntapié inicial para la acción, aunque por sí solas no la desencadenan.

6.6 La acción colectiva reciente de los taxistas de la Ciudad de México

Pero, ¿cómo surge la acción colectiva? Ésta es un proceso en el que actores de manera conjunta unen esfuerzos y despliegan una o más prácticas con el fin de superar una situación para ellos conflictiva. Expresa activamente uno o más objetivos previamente declarados que se oponen a los de otros sujetos sociales (Castells, 1983).

Además, como plantea Melucci (2003), el significado de pertenencia construido –la configuración identitaria colectiva de los taxistas, en su búsqueda por ganar control en el ejercicio de su actividad laboral y el anhelo de ese sentido de libertad– moviliza hacia la construcción de la acción. Por ejemplo, la posible o efectiva pérdida del lugar del trabajo, un cambio en las reglamentaciones, una invasión del espacio laboral por otros ajenos a la organización. Efectivamente, es necesaria la presencia de la identidad para que los miembros de la organización participen de la acción. El sentirse parte de un nosotros puede hacer que se decida participar. Sin ese sentido de nosotros con sus compañeros y con la organización, es posible que el taxista decida no emprender la acción y simplemente seguir

trabajando de manera libre o buscar otro lugar de trabajo, que para el caso que estamos estudiando es relativamente sencillo de realizar.

Es decir, la organización y acción colectiva de los taxistas es el mecanismo a través del cual los taxistas y/o sus dirigentes, buscan ganar control, y en sentido más amplio poder. Así como los sindicatos de trabajadores clásicos lo hacen frente a los empresarios (Hyman, 1981), las organizaciones de taxistas lo hacen frente al gobierno.

Las acciones colectivas pueden tener dos orientaciones. Un primer tipo de acción es la orientada a *acotar los márgenes de intervención* de la autoridad sobre el ejercicio de la ocupación. Un ejemplo de ello fueron las negociaciones y movilizaciones desarrolladas por algunas organizaciones contra el Instituto de Verificación Administrativa en demanda de la no aplicación de sanciones o de la aplicación de una cláusula del Reglamento de Tránsito.

Un segundo tipo de acción es la orientada a *presionar para la intervención* de la autoridad en temas clave del ejercicio de la ocupación. Es una orientación opuesta a la anterior y podría pensarse contradictoria, pero no es así. Se demanda intervención cuando la temática del conflicto es potestad exclusiva de regulación de la autoridad. En estas ocasiones los taxistas por sí mismos no pueden modificar la situación. Es el caso, por ejemplo, de las negociaciones y movilizaciones llevadas a cabo para el aumento de las tarifas del servicio.

A veces se dan conflictos entre organizaciones que pueden llevar a la movilización de los actores. Los problemas suelen aparecer por la disputa por el lugar de trabajo. En general, ocurren cuando una agrupación invade la zona donde se ubica la base de otra. En un conflicto particular por el espacio de trabajo entre dos organizaciones, una de ellas recibió el apoyo de vecinos y comerciantes de la colonia. Comentaba el dirigente que todos los miembros de la base participaron en la lucha:

> La gente como nunca se ha visto en el transporte, ni creo que se vea, lo hizo tipo fábricas, velaban su trabajo. Aquí venían a dormir. Inclusive muchas esposas se vinieron con sus esposos, porque no les creían, por decir así, que venían a cuidar la base. Ellas se hacían sus hogueras, sus fogatas, tiempos de frío ahí los pasaron, ahí estuvieron. Habían guardias permanentes y durante esos casi tres años estuvieron así. A mí me enorgullece, me me… satisfizo el hecho de la gente respondiera de esa manera. Que la gente realmente supiera

> que estaba peleando lo que es de ellos, porque es de ellos. En cambio, las otras personas las que vinieron a invadir, no podían pelear porque no le tenían amor al lugar. El amor que todos le sienten a este lugar, porque aquí siempre han trabajado aquí siempre han pertenecido a [la organización], por eso se peleó con todo. (Pedro, dirigente taxista, junio de 2009).

En varios dirigentes y taxistas aparece un fuerte sentimiento de referencia hacia el lugar de trabajo –la base o sitio–, su pertenencia. Incluso un líder de una organización de creación reciente, que se desprendió de otra organización que opera en la misma colonia, nos comentaba que algunos taxistas volvieron a la organización anterior. Explica que de quienes las fundaron, ya se fueron:

> Como 5 o 6, porque, porque pues la gente está donde, donde se acostumbra. Aquí vamos a arraigarnos a nuestro espacio, ¿no? ¡Vamos a vivir cosas nuevas! (…) Aquí somos muy arraigados a la familia, a los este... a las costumbres, a nuestra tierra... ¡Todo eso! Y nos sentimos bien así, vamos a otro lado y como que nos sentimos así, *estee* como que fuera de lugar. (…) Regresaron exactamente a su organización, porque allá se sienten bien. (José, dirigente taxista, septiembre de 2009).

En los casos concretos analizados de la acción colectiva desarrollada por los taxistas, además de existir el sentido de pertenencia, surgen otros elementos fundamentales donde pueden presentarse todos juntos o sólo algunos de ellos, pero son los que posibilitan la acción:

- Que los problemas laborales se eleven al rango de conflicto.
- Que el conflicto llegue a un nivel tal que los dirigentes y/o las bases de las organizaciones consideren que la situación es insostenible, donde suele ocurrir un evento desencadenante, intempestivo o por acumulación, que oficie como punto de ignición (de la Garza Toledo, 1992b).
- Que las organizaciones no tengan un compromiso de sumisión hacia la autoridad.
- Que exista el apoyo –comprometido o forzado– de las bases para con las decisiones de las dirigencias.

- Que el riesgo de la realización de la acción no signifique una pérdida o un castigo demasiado elevado para con las organizaciones y sus taxistas.

Respecto de las acciones colectivas concretas de los trabajadores taxistas, aun cuando la forma tradicional de acción del movimiento obrero, al menos en México, ha sido la huelga (de la Garza Toledo, 1992b), es común que ésta no se desarrolle entre un colectivo como el que estamos estudiando. El paro de actividades, cuando se da es simplemente la consecuencia de no poder trabajar por, por ejemplo, tener que estar presente en una movilización, plantón o corte de vialidades. En ese sentido, es posible encontrar otras formas más cercanas a los repertorios de acción colectiva de los movimientos sociales (Tilly, 1978) como movilizaciones físicas personales y de los vehículos, cortes de calles en la ciudad, plantones, ocupaciones de espacios públicos, entre otros.

Esta última apreciación nos permite afirmar una característica peculiar de la acción colectiva de los taxistas en su forma usual de protesta: la misma se desarrolla en el espacio público. Esta característica por simple y obvia que parece no lo es tanto desde el momento que una manifestación de este tipo ocasiona conflictos con otros sujetos externos no involucrados de manera directa con el conflicto que motivó la acción. De este modo, la acción colectiva de los taxistas impacta directamente en la vida pública de la ciudad.

Un corte de calles, por ejemplo, implicará problemas en el tránsito de vehículo y transeúntes y que ellos no puedan circular como lo tenían previsto. Estos inconvenientes generan en estos externos una reacción negativa hacia los manifestantes, pero también hacia las autoridades Públicas que no estarían regulando el conflicto. Por lo tanto, para estas últimas una acción colectiva de estas características no es deseable y tratará de no que se desarrolle, de que no se repita, de que afecte de la menor manera posible el funcionamiento cotidiano de la ciudad, no sólo para reducir la conflictividad con los taxistas y dirimir sus reclamos, sino para evitar el costo político de una imagen pública desfavorable ante la ciudadanía.

En general, se prefiere el diálogo, la negociación directa entre los líderes y algún funcionario público, o el pedido siguiendo los lineamientos administrativos, más que la realización de acciones más radicales, aunque realizar este tipo de medidas no significa que

las situaciones lleguen a una resolución favorable para los trabajadores. Puede esto verse en la argumentación dada por un dirigente en una rueda de prensa realizada por la inconformidad ante el incumplimiento de un Acuerdo –posteriormente publicado en la Gaceta Oficial– entre la SETRAVI y organizaciones en el cual se establece que se revisaría y actualizaría la tarifa cuatrimestralmente:

> Antes de llegar a esta rueda de prensa, nosotros culminamos la vía de diálogo, la vía de la negociación con las autoridades, incluso solicitamos a los Diputados que lanzaran un exhorto (…) al Jefe de Gobierno para que cumpla con ese acuerdo (…). En las mesas de diálogo, hay que decirlo, groseramente el Secretario nos ha dejado plantados en tres ocasiones, lo cual es también una actitud ofensiva hacia el sector. Nosotros hemos iniciado con la buena disposición del diálogo y negociación. Sin embargo, sí sentimos que estamos orillados cada vez más hacia la movilización. (Miguel, Dirigente taxista, junio de 2011).

El grado de participación en las medidas varía según las organizaciones y las formas de persuasión u obligación que se despliegan. Encontramos casos en que el líder dice "hay que ir" y la mayoría asiste. ¿Por qué? Aquí tampoco hay uniformidad. Puede haber una conciencia compartida colectivamente de la necesidad de ser muchos, de que la unidad y la cantidad muestran la fortaleza de la medida. En otras, el no participar puede implicar sanciones. Un taxista nos comentaba que hace años pertenecía a una organización de taxis tolerados y:

> Nos decían hay que ir con López Obrador y había que ir, porque si no ibas te sacaban el amparo. Y si no tenías el amparo y te paraban, ellos no te iban a sacar. Te sacaban el amparo por tres días, entonces no podías trabajar. (Julio, taxista, noviembre de 2009).

Aunque existe la concepción generalizada de que las movilizaciones se realizan gracias al acarreo[36] de los taxistas por parte de las dirigencias, en esos espacios de concentración es posible notar que no todos concurren de esa manera. Incluso algunos se acercan de manera espontánea al ver el aglutinamiento de colegas y las demandas que se encuentran realizando.

[36] El acarreo no es la forma de movilización corporativa (Sonnleitner, 2010) exclusiva de los taxistas. Por el contrario, es una práctica usual que durante décadas ha sido utilizada por muchas de las organizaciones políticas, sindicales y populares en México.

Un representante explica que no es tan sencillo acarrear a los taxistas como otros ajenos a la actividad pueden suponer:

> Para mí, para mí, no es tan fácil como con los ambulantes que están en un mercado sobre ruedas y que los metes en un camión y ahí vamos. Y si no vienes, no tienes puesto. Aquí si no vienes, si no estás de acuerdo, te vas a trabajar a la calle y ya. Y si no lo dejas cargar en la base porque no fue al plantón, perdiste una cuota para la agrupación. (Marcelo, representante taxista, agosto 2009).

En otras organizaciones, los taxistas pueden elegir asistir o no, pero ir puede significarles un beneficio. Por ejemplo, en algunas organizaciones se les exime del pago de la cuota semanal. Es ésta una estrategia que sin obligar por castigo, busca generar la adhesión al menos física de los taxistas.

En los casos de conflicto suelen llevarse a cabo en algunos casos medidas de acción de tipo legal, administrativa, en otras de acción directa, y en ocasiones, combinación de las anteriores.

Las medidas de acción legal significan la realización de denuncias ante la Justicia. Por la vía administrativa, por lo general, ante SETRAVI. También suelen realizar denuncias ante la Comisión de Derechos Humanos. Las medidas de acción directa suelen tratarse de manifestaciones, de ocupación del espacio de trabajo mediante la instalación de un campamento y estancia por medio de guardias en el lugar, de enfrentamientos, choques y golpes entre taxistas o con la autoridad pública.

Pero en tanto la mayor parte de las veces el conflicto no llega a estallar en una acción colectiva con expresiones radicales o de abierta oposición al “otro”, las relaciones que predominan son la negociación y la conciliación de los intereses de los taxistas con los del gobierno. Además, las demandas suelen no ser demasiado radicales. Tienen que ver con un pequeño cambio a alguna situación concreta desventajosa más que a un plan estratégico de concreción de objetivos de más amplio alcance y a largo plazo. Es decir, son conflictos que demuestran la oposición de intereses dentro del marco de las relaciones vigentes. La acción colectiva que se desarrolla busca solucionar una situación concreta, más que un cambio profundo en las relaciones de poder.

De cualquier manera, ya sea ante movimientos o ante negociaciones formales o informales, las organizaciones ofician como las intermediarias entre los taxistas de base y el Estado. Los primeros suelen encontrarse distantes del aparato gubernamental y, como plantea Diane Davis (1999) que ocurre para los movimientos sociales ciudadanos, situación similar sucede para las organizaciones gremiales de taxistas: acortan la distancia física, geográfica e institucional, entre ellos y el Estado.

Además de la capacidad potencial de movilización de las bases, del cumplimiento de las regulaciones formales para su desarrollo y/o de la legitimidad de los reclamos, el grado de efectividad de las acciones colectivas depende en buena medida de la presencia de aliados (políticos) en el ejercicio de las funciones gubernamentales. Estas personas facilitarán la interlocución, la negociación y, dentro de los márgenes que a partir de las anteriores se generen, la consecución de los objetivos planteados.

En los últimos años, especialmente a partir del Plan de Regularización, han mermado acciones colectivas más visibles como manifestaciones o plantones. A lo largo del período de realización de este estudio, la manifestación más visible fue la impulsada por un grupo de organizaciones que han conformado una agrupación cupular llamada "Pacto Nacional de Organizaciones por un transporte sustentable", a la que luego se sumaron otras organizaciones, en demanda por el aumento de las tarifas. La medida consistió en una serie de acciones que se prolongaron por más de un año. Los vehículos pertenecientes a dichas agrupaciones han colocado carteles sobre los vidrios y pegado calcomanías con la leyenda "Y LA TARIFA ¿CUANDO?" con motivo de los 7 años transcurridos sin una actualización de las tarifas.

Se hicieron encuentros de los taxis con los rótulos en distintos puntos de la ciudad repartiendo las calcomanías taxis libres y se realizaron volanteos en cruces importantes de avenidas de la ciudad. Además, se mantuvieron reuniones y negociaciones con las autoridades públicas y se realizaron ruedas de prensa para dar a conocer a los medios de comunicación, al gremio y a la ciudadanía, sus demandas y posturas a través de los medios de comunicación.

Pero las manifestaciones más visibles fueron una serie de movilizaciones y plantones al Zócalo capitalino y a las puertas de distintos edificios de la Asamblea de

representantes que consistían en la concentración de carros y personas, la lectura de documentos, la solicitud de audiencia con las autoridades por parte de una comisión de dirigentes, la reunión correspondiente para la presentación de demandas y/o negociación, para por último informar a los presentes los resultados de la reunión mantenida. Estos espacios se utilizan para informar y tratar de concientizar a los taxistas de base de la situación. Veamos un fragmento del discurso de un orador en una de las movilizaciones:

> Compañeros, al gremio taxista como siempre nos han tratado como un gremio desunido, desorganizado y desinformado. Por eso nos humillan, ignoran y marginan, prueba es que nos inventan trámites y requisitos ilegales y anticonstitucionales, y a partir de este momento debemos dar inicio a la erradicación de los impedimentos y de los abusos , injusticias y humillaciones, y decir todos, basta ya, desde este momento, exigiremos y propondremos a las autoridades, gobierno y a esos que se dicen Legisladores (…) Les hago una atenta indicación, para que corramos la voz, o le ponemos un alto, o las cosas se agravarán aún más. (Orador 2, movilización, diciembre 2010).

Estas medidas además de poner la tarifa en discusión, hacen visible la problemática ante los ciudadanos. Cualquier transeúnte puede leer la inscripción sobre los taxis o las notas periodísticas informan de la situación y acciones a seguir. Incluso las que son publicadas en medios electrónicos suelen recibir comentarios por parte de particulares. En general, las opiniones de los ciudadanos tienen una carga negativa y van dirigidas en dos sentidos. En primer lugar, una crítica directa a los taxistas que los acusan de alterar taxímetros, de ser groseros, de tener las unidades en males condiciones y, por lo tanto, no merecen que se realice un incremento tarifario. En segundo lugar, una crítica al gobierno por la falta de acción en determinadas materias (no necesariamente vinculadas al taxi), por dejarse intimidar por las acciones de los taxistas, por corrupto. Son pocos los comentarios que apoyan los reclamos gremiales. Es más, cuando aparecen, son taxistas quienes se expresan.

A modo de ejemplo, algunas reacciones ante la noticia del alza de tarifas publicada en la versión electrónica de El Universal del día 12 de diciembre de 2011:

> taxistas putos....como si no robaran ya demasiado!!! desde ahora cero taxi wacala arriba el rtp!!!! (Comentario 1, diciembre 2011).

> Apenas es 20 de diciembre y algunos taxistas ya subieron las tarifas, y no las subieron 12% por ciento sino 36%, ó más (…) lo que van a lograr estos ladrones es que poco a poco la gente se de cuenta de estos abusos que relativamente facil se hacen modificando los taximetros digitales, y tomemos menos taxis, no podemos dejar de usar el servicio, pero si pensarlo 2 veces antes de usarlo ó incluso usarlo al minimo, entonces a ver de que les sirve el aumento si dejamos de usarlo tanto como regularmente lo haciamos, y más cuando setravi hace caso omiso de las quejas que uno levanta ó por telefono ó por internet. En verdad lo siento por los taxistas que honradamente salen diario desde la madrugada a ganarse el pan para ellos y sus familias, pues por unos que son LADRONES y ABUSIVOS pagaran todos. (Comentario 2, diciembre 2011).

> Aqui va otro aumento de la Marce en la ciudad de la Vanguardia, no les extrañe si suben el metro y demas servicios e impuestos. (Comentario 3, diciembre 2011).

Sin embargo, vale hacer la aclaración que cuando se analizan las opiniones vertidas sobre alguna nota periodística en un medio electrónico, no necesariamente vinculada a la cuestión del taxi, debe tenerse en cuenta que la gran mayoría de las veces son negativas. No podemos realizar aquí un análisis pormenorizado sobre este punto, pero no deja de llamar la atención el tono de protesta y negatividad de las manifestaciones.

Volvamos sobre el análisis de la acción colectiva en torno a la demanda por el incremento de tarifas. ¿Qué elementos sobresalen?

En primer lugar, el surgimiento de esta acción colectiva muestra que una situación conflictiva, quizá la más importante para los taxistas porque está directamente relacionada con los ingresos que generan, puede llevar a que los actores se movilicen para tratar de modificar el estado de situación. Pero aún más, ha logrado alinear tras un objetivo común a organizaciones muy diferentes ideológicamente y en sus prácticas cotidianas.

En segundo lugar, visibiliza que los sujetos no son indiferentes a las condiciones en que se presta el servicio y trabaja y, que a pesar de la relativa pasividad del sector durante algunos años, éste cuenta con la posibilidad de reunión y lucha por sus intereses. En tercer lugar, las acciones colectivas tras esta bandera que se prolongaron por más de año y medio y no sin dificultades, deserciones y concesiones en medio, lograron cumplir el objetivo último que se habían planteado, el aumento de tarifas.

Sin embargo, esto no fue gratuito. A pesar de que la actualización de la tarifa es potestad del Jefe de Gobierno, previo a su publicación se firmó un acuerdo con los dirigentes de las organizaciones más representativas y activas de la Ciudad en el cual a cambio del incremento tarifario, éstos se comprometían a ellos mismos y a sus organizaciones a no realizar movilizaciones vinculadas con esta problemática en los nueve meses siguientes a la firma del mismo. En los términos que habíamos definido, el conflicto concluye con la firma de un pacto de paz territorial.

En ocasiones, dado el rol fundamental de las dirigencias en el desarrollo de las acciones –en la toma de la decisión de llevarla a cabo o de desestimar la propuesta de las bases, en la planificación de su desarrollo, en la reunión con otras agrupaciones, en el contar con el "saber cómo" realizarla– la participación en este tipo de acciones no responde estrictamente a la representación de los intereses de los agremiados. Puede por el contrario, estar motivada por un deseo del líder de posicionarse políticamente respecto de la autoridad o de otros dirigentes.

Aún más la participación en la acción por parte de las organizaciones y sus dirigentes puede interrumpirse aún luego de haber decidido su intervención. Frente a la posibilidad de un beneficio individual, por ejemplo según manifiestan ellos, la obtención de nuevas concesiones o la promesa de un cargo político en la gestión próxima, pueden abandonar la lucha y la demanda inicial. En el marco de un sistema corporativo de intercambios particularizados, es muy probable que ese tipo de situaciones sucedan. Asimismo, la escasa participación o control que ejercen las bases sobre sus dirigentes puede llevar incluso a que las negociaciones entre líderes y autoridad vayan en contra de los intereses colectivos de los taxistas.

6.7 La pasividad relativa y la movilización latente

Los casos de acción colectiva manifiesta, especialmente los vinculados a la composición de agrupaciones de organizaciones y su acción para la mejora de los ingresos de los taxistas a través de la demanda del incremento de las tarifas son recientes. Fue a partir de abril de 2010 cuando comenzaron. Además, sobre el total de organizaciones existentes en

la Ciudad, son relativamente pocas –aproximadamente unas 50 sobre un total de más de 300– las que de una u otra manera se encuentran involucradas. Y no olvidemos que sólo representan a un porcentaje limitado de operadores y concesionarios.

Incluso organizaciones que en momentos anteriores habían realizado grandes movilizaciones, plantones, cortes de calles, hoy aún reconociendo los serios problemas en los que trabajan los taxistas, optan por no realizarlas. Por ejemplo, en una de ellas comentaban que ellos se movilizaron mucho, fueron mal connotados por esa razón y con su acción se beneficiaron todos los taxistas que no habían hecho nada. Por lo que hoy plantean que es momento de que esos otros se movilicen, que ellos hoy tienen que trabajar y no pueden dedicar tiempo a la acción colectiva, porque si no trabajan, no comen. Sin embargo, este hecho no los limitó a actuar en otro momento.

Pareciera que se recurre a la acción colectiva en casos de extrema necesidad o para conseguir la situación de mínima para poder trabajar: obtener concesiones (pasar de ser tolerado a regular), para mantener el lugar de trabajo (garantizar que la base o sitio no sea ocupada por otra organización) o cuando la condición laboral básica –el ingreso– se ve sumamente afectado. En épocas pasadas, por ejemplo, algunos han ocupado y vivido en la base para que el espacio de trabajo no fuera ocupado por otros. Otros realizaban manifestaciones masivas de taxis circulando por algunas de las arterias de la ciudad o cortaban alguna vía principal obstruyendo de este modo el tránsito urbano.

Existen casos de organizaciones que aún tienen taxis tolerados y otras a las que se les ha quitado la habilitación del sitio o de la base que hoy no realizan medidas como las que en otra época sí se practicaban.

Sin embargo, los conflictos están presentes y pueden en el trabajo cotidiano de los taxistas y organizaciones surgir otros nuevos. En ese sentido, la acción colectiva puede surgir y hacerse manifiesta en cualquier momento. Por ello, preferimos considerar que la acción colectiva permanece en un estado de latencia más que afirmar que lo que ante lo que nos encontramos es ante inacción de los actores sociales. La inacción, o mejor dicho, la pasividad pueden ser coyunturales o momentáneas. Lo opuesto, la acción colectiva permanente, tampoco es real ni siquiera probable. Incluso esto entre actores que suelen

involucrarse en este tipo de acciones, como demuestra la afirmación de un representante de taxistas:

> Ya tuvimos que organizar una fiestecita [un bloqueo al tránsito] porque los compañeros nos demandaban que estábamos… que no hacíamos nada. (Gabriel, representante taxista, noviembre 2011).

Esto nos muestra que ante la pasividad y no movilización de la organización, que llevaba unos meses, los taxistas de base reclamaban a sus dirigentes que algo debía hacerse para modificar una situación particular. En ese caso era la manifestación contra lo que ellos consideraban abusos por parte de los verificadores. Más allá del caso concreto, esta situación nos muestra que aún los propensos al reclamo abierto, no se encuentran de manera permanente en estado de movilización. Que en ellos también hay momentos de latencia de la acción colectiva.

6.8 La configuración de la acción colectiva de los taxistas

Pareciera existir una contradicción entre uno de los códigos principales que operan en la constitución de la identidad de los taxistas, el de la libertad y la configuración organizativa gremial que impera en la actualidad de la Ciudad de México, basada en relaciones y prácticas corporativas particulares. En efecto, estas últimas requieren de los sujetos en las bases de obediencia, orden, respeto por las jerarquías. Sin embargo, los taxistas fundan su identidad en la libertad que de manera real o imaginada les brinda el ejercicio de una actividad laboral como la del taxi. Esto explica en parte que la mayoría de los taxistas no se adscriban a las organizaciones gremiales, las otras causas ya las hemos desarrollado.

Pero una parte de los taxistas sí se organiza de manera colectiva, aunque de manera fragmentada, en agrupaciones definidas gremial y localmente. Quiere decir que lo que reúne a los taxistas es por un lado la ocupación, por el otro la pertenencia territorial.

¿Quiere decir que entre quienes se colectivizan no prima el código identitario de la libertad? De ninguna manera. Por el contrario, ven en las organizaciones, aun cuando muchas veces las critican por sus estructuras corporativas o porque los líderes sólo se

interesan en su beneficio personal, una vía más de ampliar los márgenes de libertad en el trabajo.

Por ejemplo, la organización o sus dirigentes en tanto interlocutores con las autoridades públicas pueden conseguir beneficios adicionales para el ejercicio de la ocupación, como obtener mayores ingresos al trabajar en un radio taxi o poder evitar ser multado, trasladado al depósito o incluso perder la concesión por el incumplimiento de algún requisito legal (circular sin el tarjetón, no contar con seguro, entre otros). Las negociaciones de las organizaciones y de las dirigencias pueden hacer que a los taxistas representados no sean objeto de sanciones, cuando si no se encontraran agremiados no podrían gozar de estos beneficios. Son beneficios que de manera directa influyen en el ejercicio de la actividad laboral, en la consecución de la "libertad" y, algunos, en otro de los códigos definitorios de la identidad, la apropiación del espacio.

Por lo tanto, si en principio parecía una contradicción el hecho de una identidad basada en la libertad con la colectivización y con las prácticas corporativas, desde la óptica de la explicación que acabamos de desarrollar, no lo sería tanto. O lo sería para muchos taxistas, aquéllos que a costa de mantener su libertad basada puramente en sus méritos individuales no se agremian. Pero para otros, existe una continuidad entre la búsqueda de la libertad en el ejercicio de la ocupación, en su constitución identitaria y en pertenecer a organizaciones colectivas.

Por otra parte, el consentimiento pasivo y la delegación de las responsabilidades por parte de las bases en las dirigencias y su legitimación a través de la escasa participación en la toma de decisiones, sumado a la relativamente baja tasa de agremiación entre los taxistas, aunque por ello no dejan de estar representados de manera indirecta por los líderes actuales, fomenta las relaciones de intercambio entre autoridades y organizaciones, el sentido de propiedad de los dirigentes por sobre sus agrupaciones y el grado de poder que ellos detentan por sobre los representados.

Por ello, aunque "moralmente" piensen y sostengan que las relaciones corporativas, muchas veces corruptas, son deleznables, el usufructuar de ellas hace un motivo importante para agremiarse y tolerar a las prácticas corporativas. Y muchas veces, las relaciones que se generan entre los dirigentes y las bases, hacen que los taxistas legitimen esas relaciones

con un sentido de agradecimiento, de solidaridad y de lealtad que van más allá del cálculo racional de "qué me dan" y de "qué obtengo".

De este modo, en general, los intereses individuales, que podrían resumirse en "trabajar más libres", son los que predominan por sobre los colectivos. Serían más una sumatoria de intereses individuales compartidos que propiamente una construcción de intereses colectivos. Pude pensarse entonces que existe una adhesión e identificación instrumental de los taxistas hacia las organizaciones, qué éstas además se encargan de fomentar. Éstas se convierten entonces en instituciones prestadoras de servicios. Pero los objetivos de las organizaciones no se reducen a la sumatoria de intereses de sus agremiados.

En ese sentido, desde el punto de vista de los objetivos, podemos clasificar a las organizaciones según sus orientaciones principales que guiarán su acción.

Por un lado, aquéllas cuya orientación es *económica*. Estas organizaciones buscan la mejora de las condiciones de trabajo de los taxistas (incremento de ingresos, limitación de actuaciones de policía e inspectores) o la ampliación de los espacios físicos laborales (obtención de bases y sitios).

Por otro lado, aquéllas cuya orientación es *política*. En este caso, lo que estimula la acción de la agrupación es la obtención de espacios de poder en la gestión pública para las dirigencias (obtención de cargos o de influencia en la toma de decisiones de los funcionarios y diputados) o de prestigio de los líderes y/u organización ante las autoridades y representantes de otras agrupaciones.

Estas dos orientaciones las definimos de manera analítica para dar cuenta de la disposición principal de las agrupaciones, aunque en muchos casos pueden estar relacionadas o presentarse ambas. No obstante ello, en general, tiende a primar alguna de ellas.

Las acciones colectivas son de carácter más bien coyuntural, aunque los conflictos que las subyacen no lo sean tanto. Los reclamos e intereses en pugna persisten. Éstos son gremiales, es decir, están vinculados de manera directa con el ejercicio de la ocupación, con el añadido particular de la condición urbana del mismo. No son urbanos sólo por su localización geográfica, sino porque están orientados *a* la ciudad (Castells, 1983). Los

conflictos encuentran su origen en las condiciones y formas de ejecución del trabajo –en particular, los ingresos y los márgenes de libertad/control en la prestación–, la apropiación del espacio para laborar. Su carácter es entonces local y eminentemente gremial o político-gremial. Es decir, se trata de conflictos que podríamos calificarlos como *urbano-laborales.* Y puesto que la ocupación se trata de prestar un servicio público concesionado, el conflicto implica necesariamente la participación de la autoridad. Allí, en el conflicto, se refuerza la constitución identitaria colectiva, en la constitución del "otro", representado en el gobierno.

Las alianzas para la acción también son coyunturales. Las agrupaciones cupulares usualmente no llegan a constituirse de manera formal o incluso cuando lo hacen sus miembros varían. Algunas agrupaciones abandonan esa organización mayor, otras permanecen pero sólo nominalmente, otras se cambian a otra agrupación de organizaciones.

En la acción colectiva de algunas de las organizaciones es palpable la ambigüedad o la no linealidad en las posturas adoptadas. En general, el discurso es de oposición hacia la autoridad. Sin embargo, en coyunturas determinadas, según el estado de la relación directa entre la organización en cuestión y las autoridades de turno, la oposición o bien puede desaparecer o permanecer en el discurso interno de la agrupación, pero no traducirse en una acción de confrontación abierta.

Ahora bien, en las acciones colectivas recientes es clara la tendencia hacia la conformación de colectivos más amplios, en principio informales, al articularse diferentes organizaciones. Incluso si una agrupación decide por sí sola llevar adelante alguna medida de acción directa, por ejemplo, la mayoría de las veces solicita y recibe el apoyo de alguna otra. Es decir, hay una conciencia y acción consecuente de la necesidad de trabajar en conjunto y colaborar con otros miembros del gremio.

A pesar de que en los dos últimos dos años se han realizado movilizaciones en reivindicaciones de los intereses de los taxistas, su número en realidad ha sido acotado. Asimismo, el grado de participación sobre el total de organizaciones, de operadores y de concesionarios es igualmente bajo. Esto permite visibilizar una apatía hacia este tipo de

acciones y optar o bien por vías alternas para la resolución de los conflictos, como la negociación o la petición por canales institucionales, o simplemente la pasividad.

REFLEXIONES FINALES

Cuando nos propusimos analizar al trabajo, a la identidad y a la acción colectiva como configuración, establecimos que el camino teórico para realizarlo se fundamentaba en la articulación entre estructura, subjetividad y acción. Hemos visto, contra las tesis del fin del trabajo, de la crisis de las identidades y de la fragmentación, que el trabajo no sólo no ha desaparecido, sino que sigue siendo elemento central de socialización y fuente de identidad para quienes lo desarrollan. Y que la identidad, continúa operando como movilizadora, como mediadora de la acción de los sujetos.

A lo largo de esta tesis hemos ido dando cuenta de qué estructuras, que significados son construidos y qué acciones son desplegadas por los taxistas que laboran en la Ciudad de México. La decisión de realizar un estudio de caso como el presente tuvo un doble propósito: por un lado, conocer, reconstruir y analizar la realidad empírica de este sector de trabajadores; por el otro, profundizar la discusión teórica y conceptual en torno a las relaciones de trabajo, la identidad y la acción colectiva de trabajadores no clásicos.

Siguiendo la lógica de nuestra propuesta teórica y metodológica, estas configuraciones –que articulan estructuras, subjetividades y acciones específicas en un momento y espacio social particular– son el resultado de una reconstrucción analítica, que no deben ser consideradas como tipos ideales. Justamente, lo que muestra este estudio es que para reconstruir una realidad concreta deben escogerse conceptos ordenadores y dimensiones de una manera particular, pero que además no son definitorios, sino que en el camino de la investigación pueden ser afirmados, aunque también dejados de lado y adoptarse otros nuevos.

Llegados a este punto, recuperamos aquellas dimensiones estructurales, subjetivas y de acción principales que permiten reconstruir analíticamente las configuraciones. En fin, presentamos a continuación la reconstrucción teórica de las configuraciones. Estas elaboraciones analíticas nos llevan, por último, a una discusión que ha estado presente a lo largo de toda la investigación y que se encuentra en el meollo de esas configuraciones: la tensión entre el control y la libertad.

i. La configuración del trabajo de los taxistas de la Ciudad de México

El trabajo del taxista –que como ya hemos repetido, se trata básicamente del transporte de personas en un vehículo a cambio del cual el pasajero paga una tarifa y ésta luego de la deducción de costos significa el ingreso del trabajador– se construye en la articulación de dos necesidades. Por un lado, la necesidad de traslado de las personas. Por el otro, la necesidad de trabajo de una parte de la población.

El trabajo, en general, sigue siendo el mecanismo social que permite la reproducción: "se trabaja para obtener los recursos materiales e inmateriales necesarios que permitan la supervivencia del trabajador y su familia". Es decir, a pesar de las predicciones de teorías apologéticas sobre el fin del trabajo, éste es una necesidad social. En ese cruce de necesidades, en México, se define que el transporte es un servicio público. Es decir, es el Estado –en nuestro caso de estudio el local– quien debe garantizar su prestación. En la Ciudad de México, no lo hace por sí mismo sino por terceros, "los que necesitan trabajar" que mencionábamos recién.

Vimos que existen distintas formas de prestar ese servicio, las cuales buscan dar respuesta a las necesidades heterogéneas de quienes necesitan trasladarse. Son definidas por el Estado y condicionan a esos terceros en la manera en que realizarán su actividad. Sin embargo, no todo sucede tal como se fija normativamente. En efecto, la prestación del servicio y el trabajo adquieren características que exceden al ordenamiento público y a veces lo contradicen. ¿Por qué? Por la acción de los sujetos implicados de manera primaria en la relación de trabajo: taxistas y sus organizaciones, funcionarios públicos y pasajeros.

Ahora bien, la mayor parte de la población tiene la necesidad de trabajar, pero por supuesto no todos se incorporarán a la actividad del taxi. Existen limitaciones estructurales como, por ejemplo, la cantidad de habilitaciones para la prestación del servicio. Aun cuando se pueda prestarlo sin necesidad de una, la existencia de ese requisito legal opera como freno a la incorporación desmedida de sujetos a la actividad.

Sin embargo, si se puede trabajar sin esa habilitación ¿por qué no todas las personas que quisieran lo hacen? Primero, porque se estaría incurriendo en una acción ilegal que puede suponer una sanción económica al sujeto. Segundo, porque existe una sanción moral

a este tipo de acciones. Pero esta sanción moral es puesta en cuestión cuando se la contrapone con la necesidad de trabajar. Es decir, el debate pasa por qué debería prevalecer si el apego a la norma o el derecho al trabajo. Para quienes viven de su trabajo, es claro, será lo segundo, aun cuando en ocasiones esa argumentación pueda operar como máscara para encubrir el simple deseo de evadir las reglas por conveniencia económica. Para quienes deben garantizar el cumplimiento de la norma, debería ser lo primero. Pero en ocasiones esto es dejado en segundo plano por diversas razones: por el reconocimiento de la legitimidad de ese derecho a trabajar, por conveniencia política o simplemente por la incapacidad de regular la situación.

Existe otra limitación estructural al ingreso a la actividad que es la sobreoferta del servicio en la Ciudad de México. Se encuentran en circulación mayor número de unidades que las necesarias para dar respuesta a las necesidades de traslado de la población. Esto redunda en, por un lado, menores ingresos y mayores costos para los operadores puesto que permanecen buena parte de su tiempo de trabajo en vacío. Por el otro, en el incremento de la congestión vehicular y de la contaminación ambiental, problemas de peso en una ciudad como la de México.

Si siguiéramos la perspectiva de elección racional, podríamos afirmar que el mercado del taxi podría ajustarse de manera autónoma por el libre juego de oferta y demanda del servicio, puesto que los sujetos ante la consideración de que no tendrán ingresos suficientes y los costos serán elevados por la excesiva competencia, decidirán no agregar un nuevo taxi al parque vigente.

Sin embargo, esto no ocurre. Es posible apreciar cómo de manera cotidiana se suman taxis irregulares, especialmente ejecutivos, a la actividad. Y ocurre por una serie de procesos sociales.

En primer lugar, la situación de un mercado de trabajo caracterizada por incrementos de la desocupación –que puede no hacerse visible en las estadísticas porque los sujetos no permanecen parados sino que se incorporan a alguna actividad que pueda brindarles un ingreso que al menos le permita la reproducción.

En segundo lugar, por las condiciones de trabajo precarias y por los bajos ingresos de la mayor parte de los empleos a los que se pudiera acceder.

En tercer lugar, por las políticas gubernamentales en materia de transporte público individual de pasajeros que con el afán de minimizar y canalizar el conflicto de la prestación del mismo por taxis ilegales ha llevado a que en las últimas décadas se incremente el número de unidades en servicio. Esto último ha sucedido por dos vías: una, la regularización –la incorporación al padrón de concesionarios–; la otra, por la "tolerancia" a los irregulares. Por último, por las significaciones objetivadas que se tienen sobre el trabajo. Ya hemos desarrollado este punto en extenso, pero lo retomaremos una vez más en los apartados siguientes.

De este modo, las mismas presiones estructurales operan de manera compleja, ya que por un lado favorecen el desarrollo de una actividad como la del taxi, a la vez que la limitan. Pudiera parecer contradictorio, pero el estudio empírico nos ha mostrado que así están operando en la actualidad. De hecho la contradicción es una de las cualidades de la configuración.

Es posible encontrar diferentes *formas de trabajo*, entendidas éstas como las configuraciones o arreglos particulares de procesos, ocupaciones y relaciones que ocurren en ocasión del trabajo. Ejemplos de estas formas son el trabajo asalariado y el trabajo por cuentapropia. Veremos a continuación cómo se presentan esas configuraciones en la actividad del taxi en la Ciudad de México.

¿Cómo se definen las formas de trabajo en el taxi? A partir de dos condiciones: la relación de propiedad con el medio de producción principal y la modalidad de servicio que se presta. Es decir, que, por un lado, el operador sea o no el dueño del vehículo y, por el otro, que trabaje de manera libre o en una base o sitio administrada por una organización.

La relación de propiedad con el medio de producción

La relación de propiedad con el medio de producción es un elemento determinante para la organización, las condiciones y las relaciones de trabajo que se generan.

El trabajo por cuentapropia

En esta forma de trabajo, quien opera el vehículo es su propietario. En una situación pura sería él quien define la organización del trabajo y sus ingresos dependerían de la cantidad de viajes realizados en función del tiempo y esfuerzo personal puesto para el desarrollo de la ocupación. Sin embargo, la autonomía e independencia no se dan de manera tan acabada.

Respecto de la organización del trabajo, aun cuando el trabajador puede definir la extensión de su jornada laboral, qué días trabajar, la zona donde buscar pasaje, la modalidad de servicio a prestar, de qué manera realizarlo, el actor Estado a través de sus normas y de las acciones de sus funcionarios lo condicionan. Por ejemplo, la existencia de una tarifa fija limita los ingresos totales que se pueden llegar a obtener; la prohibición de circular por ciertos carriles impide que puedan levantar pasajeros en determinadas zonas; la definición de las modalidades de prestación no habilita a realizarlo de otra manera que sea alguna de ésas; la normativa de tránsito le impide circular tan rápido como quisiera. Ya vimos también que la misma dinámica de la ciudad y la participación del pasajero en el mismo proceso productivo, limitan la autonomía en la organización del trabajo.

Podríamos seguir la enumeración de condicionamientos, pero lo que queremos dejar plasmado aquí es que en el análisis de la configuración del trabajo por cuentapropia, la autonomía si bien mayor a la que pudiera tenerse en una relación capital–trabajo, siempre es relativa. En un trabajo no asalariado entonces deben buscarse esas restricciones por fuera de las estrictamente laborales. En el taxi, es en el campo de relaciones sociales del espacio urbano y en los actores que en él se conjugan donde se construyen esas restricciones.

En otro orden, las presiones estructurales a las que hicimos mención condicionan el dinero obtenido en el trabajo afectan a todos los taxistas por igual. Sin embargo, el trabajador por cuentapropia al no tener una relación contractual con otro sujeto que le facilite el medio de producción principal, no se encuentra sujeto a éste en la definición de su ingreso neto. Es decir, la independencia contractual le permite al trabajador mantener una cierta capacidad de definición del dinero que obtendrá fruto del ejercicio de su

ocupación. No obstante ello, se encuentra restringido como mencionamos en el párrafo anterior por la regulación de la tarifa –junto a otros impuestos que deben pagarse para estar legalmente habilitado para prestar el servicio– que establece el Estado.

Claro, todas estas restricciones que impone el gobierno pueden ser resistidas de dos maneras. La primera es por la vía organizacional. Muchas de las medidas implementadas son negociadas con las organizaciones colectivas de los taxistas. En ocasiones, si la contienda llega a buen puerto para los trabajadores, las limitaciones serán menores. La otra vía, es la del no cumplimiento de las normativas legales.

El trabajo de la "cuenta"

Cuando un operador no cuenta con un vehículo para prestar el servicio puede rentarlo a un tercero. Lo usual es que si no tiene el taxi, tampoco se cuente con la habilitación legal –la concesión. En estos casos, a todas las limitaciones que mencionamos para el trabajo por cuentapropia, aparecerán otras que se fundamentan en la subordinación y sujeción que tiene el chofer para con el propietario del medio de producción.

Respecto de la organización del trabajo, habrá, por ejemplo, una injerencia en las condiciones de mantenimiento del vehículo. Los ingresos, por su parte, se verán condicionados por el pago de una cuenta diaria o mensual.

Si existe subordinación y sujeción dada por la relación de propiedad del medio de producción, es decir, que el trabajador no es su dueño sino un tercero, es dable pensar que esta forma de trabajo se asemeja hasta cierto punto a la asalariada, aun cuando la consideración de la relación por los sujetos implicados no sea como laboral, sino como comercial. Hemos dado en llamar al propietario del vehículo como "cuasi-patrón". Aun cuando de manera pura no es propiamente un patrón, al analizar las maneras en que se da la relación de trabajo –en particular por su participación en la organización del trabajo– esta figura se encuentra más cercana a la de un empleador que a la de un rentista, como en la práctica se lo suele considerar.

Son el trabajo por cuentapropia puro y el trabajo de la cuenta las formas de trabajo principales en la actividad del taxi. Es posible reconocer algunos matices a estas formas ya que no siempre se presentan de manera pura.

Es el caso, por ejemplo, cuando un propietario de vehículo tiene más de uno, él opera uno y da a trabajar el otro u otros. En este caso, el "cuasi-patrón" será además trabajador por cuentapropia y un par del chofer. Aunque un par diferente porque tiene una categoría económica distinta. El "cuasi-patrón" es un propietario; el chofer sólo tiene su fuerza de trabajo.

También es compleja la forma que adquiere el trabajo cuando un vehículo es utilizado para trabajar por más de un miembro de la familia. En estos casos lo común es que la propiedad del medio de producción sea del hombre cabeza de familia y que en determinados días y horarios lo trabaje algún hijo. En ocasiones, se cobra una cuenta por ello, pero en muchas otras no. Y según los acuerdos a los que se lleguen el dinero obtenido en concepto de pasajes quedará en manos de quien lo operó o se aportará al ingreso del hogar. Es una relación compleja, porque en esos acuerdos las relaciones de fuerza tampoco son horizontales. Quien en última instancia toma la decisión es el dueño del vehículo, que además es el "padre" y responsable último de la reproducción familiar.

La modalidad de prestación del servicio

La modalidad de prestación del servicio resulta fundamental en la definición de la organización del trabajo y en los procesos de socialización al trabajar.

El trabajo "independiente"

Un taxista libre elige por dónde circular por la ciudad, en qué horario y la manera de hacerlo. Las limitaciones a su auto-control son las de índole estructural de las que ya hablamos. Este taxista no se encuentra subordinado en la organización de su trabajo a un

tercero –exceptuando por supuesto a los choferes que se su capacidad de decisión se encuentra acotada a la del propietario del vehículo.

Desde el punto de vista de las interacciones que ocurren en ocasión del trabajo, en estos trabajadores existe un contacto limitado con sus pares. Pueden llegar a mantener algún tipo de relación con otros taxistas pero que no se fundamentan en la ejecución del proceso de trabajo. Por ejemplo, con vecinos taxistas, con otros familiares taxistas, con taxistas que comparten el mismo lugar de comida o con taxistas que se encuentran realizando un mismo trámite.

No se da en estas interacciones una coordinación para desarrollar la actividad laboral. Se convierten en espacios de socialización, de conocimiento, de intercambio. Se puede conversar sobre el trabajo, pero no se realiza una articulación para trabajar de manera colectiva.

El trabajo "organizado"

En cambio, quienes trabajan asociados a una base o sitio, su administración o dirigencia de la organización tiene injerencia en la organización del trabajo de los taxistas. Puede, por ejemplo, definir cómo se presta el servicio, la cantidad de viajes a realizar por taxista, horario de ingreso y egreso, vestimenta del operador, condiciones del vehículo. Es decir, la agrupación define los modos y tiempos de cómo se presta el servicio.

Sin embargo, luego de esos condicionantes amplios, el taxista sigue manteniendo control sobre cómo ejecutar el proceso de trabajo y sobre el vehículo. El medio de producción sigue siendo potestad de quien lo opera.

En otro orden, la base o sitio se configura como un lugar de trabajo, un ámbito de socialización, donde conocer, compartir, discutir, de "grilla" con los pares. Aquí los taxistas pasan a ser "compañeros". Se crean lazos particulares que no se dan entre los taxistas libres. Se forjan lazos de solidaridad, aunque a veces también de competencia y de recelos. Pero el vínculo cara a cara es importante, tanto que para algunos taxistas la motivación de trabajar bajo esta modalidad es la posibilidad de socializar.

Las configuraciones según la relación de propiedad con el medio de producción y la modalidad de prestación de servicio no se excluyen. Por el contrario, cada trabajador revestirá una combinación de una forma de trabajo de cada categoría.

ii. La configuración de identidades de los taxistas

Toda actividad de trabajar tiene su cara subjetiva. Los sujetos, durante el proceso de trabajo, la construcción de su ocupación y las relaciones que entablan en su ejecución, van otorgando significados a esas dimensiones. Una significación particular es la de la identidad, aquélla que les brinda sentido de pertenencia para con su trabajo, con su comunidad laboral y, en su caso, la organización colectiva a la que pertenecen.

El elemento común denominador en trabajadores que tiene la misma ocupación es, evidentemente, la realización de un mismo trabajo. Por lo tanto, comparten similares estructuras que presionan sobre ellos y entablan relaciones sociales también semejantes, culturalmente pueden también tener semejanza. Si esto es así, es dable pensar que las definiciones que construyan puedan ser compartidas. De ese modo, llega a crearse una identidad colectiva, en otros términos, a la conformación de un "nosotros".

Sin embargo, como vimos en el punto anterior, existen divisiones fundamentales entre los sujetos trabajadores que estudiamos, según sean o no propietarios del medio de producción y del tipo de servicio que presten. En ese sentido, es posible rescatar subjetividades en general e identidades en particular, diferentes. Esto no implica de manera alguna que exista una fragmentación total. Así como vimos que las formas de trabajo no son infinitas y que permiten agrupar analíticamente a los taxistas, desde el punto de vista subjetivo sucede algo similar y, por tanto, se pueden definir identidades particulares para esos diferentes grupos. Incluso, el ejercicio de la ocupación permite la conformación en un nivel subjetivo un "nosotros" amplio más allá de las distinciones internas: todos son "trabajadores al volante". Estas configuraciones subjetivas muestran entonces que la identidad no se funda solamente en la subjetividad, sino que en la relación entre ésta, las estructuras y las interacciones entre los sujetos. Es decir, la subjetividad de los sujetos les

permite la resignificación de esas estructuras e interacciones de manera tal que a través de ella se construya la identidad.

Ahora bien, a pesar de esas diferenciaciones pueden encontrarse códigos comunes de la cultura –y más en específico de la cultura popular– que se significan y que dan como resultado una configuración identitaria colectiva de los taxistas de la Ciudad de México. En este punto, debemos preguntarnos cuál es y cómo se construye el "nosotros los taxistas" o, en otros términos el "nosotros los trabajadores al volante". A partir de esa configuración primaria, pueden hacerse visibles las distinciones y heterogeneidades. Veamos a continuación cómo se da este proceso: cómo se construye esa identidad general y las particulares según las relaciones con el medio de producción y con la modalidad de prestación del servicio.

En tanto nuestros sujetos son trabajadores, debemos comenzar por analizar qué significado construyen sobre su actividad laboral. La significación primaria del trabajo para los taxistas es de fuente de ingresos para garantizar la reproducción propia y familiar. En efecto, trabajar es el medio para cubrir sus necesidades. Pero esto es válido no sólo para los taxistas de la Ciudad de México, sino para la mayoría de las personas. Por tanto, teniendo en cuenta esta significación de base particular de los taxistas. Dicho en otros términos, qué códigos operan y cómo lo hacen en la significación del trabajo.

El primer código que opera en la constitución identitaria tiene que ver con cómo se organiza el trabajo. Esto es, la autonomía para la toma de decisiones respecto de cómo, dónde, cuándo, con quién trabajar y cuánto ganar. En otros términos, la capacidad de controlar el proceso, la ocupación y las relaciones de trabajo que permite el trabajo del taxista que desde su subjetividad los diferencia con otros trabajadores que se encuentran acotados en ese sentido. Para los sujetos entonces el trabajo en el taxi se significa como la *libertad al trabajar*.

Esta significación le otorga a la ocupación una connotación positiva, aun cuando esa libertad es relativa. Se encuentra acotada por limitaciones estructurales y relacionales a las que ya hemos hecho referencia. Sin embargo, en el plano subjetivo éstas son minimizadas o incluso desconocidas. Este proceso de negación de límites permite reafirmar la identidad como un sujeto autónomo, apto de construir su destino con base en

sus capacidades individuales, su esfuerzo y, sobre todo, realizarlo de la manera que él quiere.

En este punto aparece la primera diferenciación interna de las identidades. Todos los taxistas se consideran *libres*. Sin embargo, algunos más que otros. Quienes son propietarios del medio de producción tendrán un margen mayor de libertad que quienes no lo son. Quienes trabajan bajo la modalidad de prestación de servicio libre, podrán tener un mayor control sobre su trabajo, que quienes lo hacen sujetos a una agrupación.

Pero para un ejercicio amplio de esa *libertad* se requiere que el sujeto sepa cómo trabajar. ¿A qué nos referimos? Al *saber hacer*, a los saberes o calificaciones necesarias respecto de las dimensiones que mencionábamos que implica la toma de decisiones sobre cómo, dónde, cuándo, con quién trabajar y cuánto ganar. Saber trabajar, por un lado, permite ampliar los márgenes de control. Por otro lado, opera como fuente de orgullo para los sujetos. Esto último resulta de gran importancia en una ocupación socialmente desprestigiada y estigmatizada.

Los taxistas no tienen todos por igual esos saberes. Contar con ellos depende de cuestiones estructurales (se van adquiriendo, asimilando e incorporando en la trayectoria laboral), subjetivas (la voluntad de adquirirlos, asimilarlos e incorporarlos) e interaccionales (por las relaciones y redes sociales que favorecen su transmisión). Estas condiciones resultan en que los taxistas puedan clasificarse también entre "quienes saben trabajar", a quienes hemos dado en llamar los taxistas de oficio o profesionales al volante y "quienes saben trasladar personas", los taxistas temporales. Temporales en sentido subjetivo, porque ya hemos dicho que lo temporal es relativo: aunque ellos consideren que su desempeño en el taxi es transitorio, puede desarrollarse por muchos años. Pero aun cuando permanezcan en la actividad más allá de lo planificado al momento del ingreso, algunas calificaciones propias de los "de oficio" no son incorporadas y desarrolladas por los segundos. Dada la expectativa de abandono del trabajo en un breve tiempo y el desinterés por la ocupación, no buscan desplegarlas, especialmente aquéllas que tienen que ver con lo actitudinal, la manera en relacionarse con los clientes, con los otros taxistas y, en menor medida, con las autoridades.

A la *libertad* y al *saber trabajar*, se le suma un tercer código: la *apropiación del espacio* de trabajo, la calle, el espacio público. Éste es un espacio abierto, que es de todos, pero que para algunos –como los taxistas– es su espacio laboral. En razón de ello, la relación que establecen con él no es igual que la del común de los ciudadanos. Esa relación implica para los primeros, tanto desde el punto de vista físico como simbólico, un control, una ocupación, una apropiación. Al espacio, esas acciones le estampan características especiales. Esa relación no siempre es armónica.

En el espacio confluyen actores sociales diferentes con intereses sobre él también dispares. En ese sentido, como veremos más adelante, es el espacio el origen de los conflictos urbano-laborales en esta ocupación, ya que es allí donde los sujetos se relacionan e interactúan. Son una categoría esencial en la subjetividad sobre el trabajo. Ya relatamos cómo desde la óptica de los taxistas, la posibilidad del contacto con muchas personas con características socioeconómicas y culturales muy disímiles suele ser elemento que brinda a la ocupación una connotación positiva para quienes la desempeñan.

En un nivel de análisis diferente, el espacio, a través de esas relaciones se constituye como el ámbito de socialización por excelencia de los taxistas. Allí se comparte, se compite, se negocia, se confronta, se brinda y recibe solidaridad y hostilidades. En una ocupación como la que estudiamos donde el sujeto realiza el proceso de trabajo sin interacción necesaria con otros trabajadores, entablar relaciones con otros se vuelve fundamental como la manera de mitigar la soledad.

La calle es entonces el espacio donde se pasa la mayor parte del día, es donde se entablan las relaciones, es donde se consiguen los ingresos necesarios para vivir. Todo ello hace que los taxistas creen cogniciones y sentimientos particulares sobre aquélla que se representan una *apropiación* en parte real, en parte simbólica.

De este modo, el espacio se constituye como el ámbito físico, relacional y de significación del trabajo para los taxistas. Las prácticas laborales impactan reafirmando, transformando o creando nuevas estructuras, interacciones y significaciones espaciales. Por lo tanto, no es sólo el entorno físico en el que se labora, sino que también es simbólico y significativo que genera pertenencia. A la vez, apropiarse de él significa ganar poder sobre él. Para el trabajo diario, conocerlo, manipularlo, controlarlo.

Estos tres códigos, la *libertad en el trabajo*, el *saber trabajar* y la *apropiación del espacio*, son compartidos por todos los taxistas y son los que permiten construir una identidad. Se encuentran encadenados y se refuerzan de manera triádica. Y a la vez que su articulación analítica permite una construcción identitaria propia de "los taxistas", operan como los divisores internos. Resulta interesante cómo son los mismos códigos los que, al mismo tiempo, permiten la colectivización y la diferenciación. Pero más allá de las heterogeneidades internas, existe esa construcción colectiva donde los sujetos construyen una afiliación hacia el colectivo a partir de la articulación de dichos códigos.

La configuración de esa identidad colectiva permite, por un lado, la identificación con los pares elaborando la dimensión del "nosotros", y, por el otro, la construcción de la alteridad, de los "otros". De hecho, se conforma en ese doble juego de definición interna y externa. ¿Cómo se produce esa elaboración de la alteridad? Identificando precisamente a aquéllos que no sólo no comparten esos códigos que unifican al "nosotros", sino que además los significan de manera contraria en el plano material y/o en el simbólico, muestran intereses encontrados que se representan como el germen del conflicto. Y la identificación que los "otros" hacen sobre el "nosotros" refuerza a su vez la identidad interna del colectivo. En nuestro caso de estudio, el "otros" se construye en aquéllos que tienen la capacidad de poner límites a la *libertad*. Es decir, a aquéllos que pueden controlar heterónomamente el trabajo, representados en la figura de la autoridad pública, en una serie de funcionarios cuyo ejercicio de autoridad afecta de manera directa la actividad laboral de los taxistas.

En síntesis, en la identidad, el nivel de agregación más amplio es el del "nosotros los taxistas" en oposición a "el otro gobierno". En un nivel intermedio, "nosotros los taxistas organizados" en distinción a "los otros, los taxistas libres". Y en un nivel más concreto "nosotros, los taxistas de la organización o base A" en diferenciación de "los otros, los taxistas de la organización o base B". Esa conformación de un "nosotros" refiere a la constitución, no necesariamente formal, de una comunidad, la comunidad de taxistas. Son diversos los significados que se ponen en juego en la conformación de ese nosotros. Tienen que ver con el trabajo que se realiza, con compartir situaciones laborales comunes, con realizarlas de manera relativamente aislada y sin mantener un cara a cara demasiado frecuente con los otros miembros de la comunidad, incluso muchas veces sin conocerlos

físicamente. No obstante estas en principio limitaciones, la identidad colectiva existe. No es entonces, el contacto físico el que favorece la constitución identitaria, sino el vivir situaciones comunes.

iii. La configuración de la acción colectiva

El fin último de estudiar la identidad es ver si opera como mediación hacia la acción colectiva y, en su caso, de qué manera. Entendemos por ésta a una acción social desarrollada por uno o más actores colectivos más o menos formales; que tiene un propósito más o menos definido; y cuyo fin último es la búsqueda de un cambio de la situación de base respondiendo al interés del actor colectivo.

Sin embargo, la existencia de una identidad colectiva no basta para que conduzca a la acción, debe ser complementada con otros elementos que permitan su configuración. Éstos son: los intereses de los distintos actores; los conflictos laborales; las organizaciones gremiales y sus dirigencias; las formas de participación de los sujetos; y, en un sentido más amplio, las lógicas de acción de los actores colectivos en el marco de una cultura política particular. Estos elementos se articulan de manera tal que dan por resultado configuraciones particulares de acción colectiva en un lugar y momento determinados.

En actividades como la del taxi, caracterizadas por componerse de relaciones de trabajo esencialmente no asalariadas, que se desarrollan en la vía pública, y más aún si se tratan de servicios públicos, es posible percibir la existencia de una relación triádica indisociable: trabajo–gremio–política. En esas relaciones, se construye un campo de lucha donde lo que se disputa son las condiciones de trabajo y el espacio, justamente los ejes del conflicto de los que hemos dado cuenta en nuestro estudio.

Los intereses que están en disputa tienen que ver con el ejercicio de la ocupación, con la particularidad de la condición urbana del mismo. Los conflictos se originan en la combinación de las problemáticas laborales y urbanas. A saber, en el proceso y las condiciones de trabajo –en particular, los ingresos y los márgenes de libertad/control en la prestación– y la apropiación del espacio para laborar. Su carácter es entonces local y

eminentemente gremial o político-gremial. En ese sentido, hemos dado en llamar a estos conflictos urbano-laborales. Además, como la ocupación se fundamenta en la prestación de un servicio público concesionado, el contendiente es la autoridad.

Consideramos que para que una acción colectiva pueda desarrollarse como tal, es preciso que los sujetos que la llevan a cabo tengan algún grado de organización, aun cuando no sea formal. En ese sentido, las organizaciones gremiales –en este caso de taxistas– juegan un rol fundamental. Aun cuando la mayor parte de los taxistas no se adhieran a las agrupaciones existentes, éstas a través de sus acciones los representan indirectamente o de hecho.

En efecto, la forma de prestación del servicio público de transporte individual de pasajeros, gubernamentalmente sancionada, fundada en la atomización de los trabajadores y hasta cierto punto de las organizaciones junto a un marco regulatorio del trabajo que los excluye de conformarse en un sindicato o una forma similar que pudiera representarlos de manera monopólica o casi monopólica, limita estructuralmente la conformación de un sujeto colectivo laboral amplio. Sin embargo, las restricciones no son sólo estructurales. En el nivel subjetivo, la mayor parte de los taxistas muestra una no voluntad de agremiación basada en la desconfianza en los liderazgos y en la primacía de una búsqueda de consecución del interés individual.

Quienes sí se organizan lo hacen de manera fragmentada, en agrupaciones definidas gremial y localmente. Quiere decir que lo que reúne a los taxistas es, por un lado, la ocupación, por el otro la pertenencia territorial. Las organizaciones son sujetos colectivos que, en general, operan como "prestadoras de servicios" hacia sus agremiados: les garantizan el ejercicio laboral. Sin embargo, si bien ésta puede ser su función principal es posible identificar en ellas dos orientaciones principales –económicas y políticas– que pueden o no presentarse de manera pura, las cuales son definitorias para el desarrollo y características de la acción colectiva.

La estructura gremial corporativa tradicional influye en la manera que los actores conforman sus organizaciones y llevan a cabo sus acciones colectivas, así como sobre los significados que los sujetos les atribuyen. Asimismo, las acciones de los sujetos, en especial de los taxistas y sus líderes y los funcionarios gubernamentales, modificaron el

arreglo tradicional corporativo, dando por resultado uno nuevo, que conserva características del anterior, pero que introduce otras nuevas.

En primer lugar, el corporativismo de Estado tradicional en México se basó en una relación Estado Federal, PRI y una organización cupular gremial. En cambio, en el momento actual, en la Ciudad de México las relaciones se dan entre el Estado local y múltiples organizaciones que no pertenecen al partido oficial en el gobierno, el PRD, aunque algunas de ellas, sus dirigentes o miembros de base puedan adherir a él.

En segundo lugar, las relaciones no se fundan en la búsqueda de un proyecto nacional que garantice la gobernabilidad, sino en la consecución de beneficios particulares para los taxistas y sus organizaciones a cambio de garantizar la paz territorial. ¿De qué manera? A través de la limitación de su acción colectiva abierta y, en algunos casos, apoyos a determinadas políticas públicas sectoriales o a algún candidato a elección popular. La paz social o laboral que implica en los actores laborales clásicos, la limitación de la movilización, huelgas y otros mecanismos de acción directa, aquí adquieren una dimensión urbana.

En tercer lugar, como ya vimos, no existe una garantía al monopolio de la representación: no existe una única organización legalmente habilitada para representar a los taxistas, ni éstos tienen una obligación ni necesidad de sumarse a ellas. A pesar de no haber una garantía de monopolio de representación, sí se les garantiza un *micromonopolio* sobre el grupo de taxistas que laboran o quieren laborar en una base determinada. La base o sitio se convierte en un ámbito de representación físico y personal, donde sólo tiene habilitación legal para realizarlo una determinada agrupación. Puede haber competencias por la dirigencia de una agrupación, pero ellas tienen que ver con la dinámica interna y, en todo caso, luego de la contienda, sólo un grupo quedará a cargo de la agrupación. Puede haber disputas entre agrupaciones por el espacio, pero igualmente, al final sólo una quedará legalmente a cargo del mismo.

Además, desde las últimas gestiones públicas locales se ha favorecido la fragmentación de liderazgos. Ha mantenido separados los liderazgos, no fomentando una integración real, aprovechando las divisiones internas del gremio, los recelos, las desconfianzas y prácticas de las dirigencias y bases.

Esta estructura de relaciones se sustenta en el *consentimiento pasivo* y la *delegación* de las responsabilidades por parte de las bases en las dirigencias y su legitimación a través de la escasa participación en la toma de decisiones. A ello se le suma la relativamente baja tasa de agremiación, aunque como mencionamos no por ello no dejan de estar representados de manera indirecta. Estas situaciones fomentan las relaciones de intercambio entre autoridades y organizaciones, el sentido de propiedad de los dirigentes por sobre sus agrupaciones y el grado de poder que ellos detentan por sobre los representados. Los taxistas agremiados legitiman estas relaciones y prácticas principalmente por dos razones. Primero, porque a cambio de ello logran las garantías necesarias para trabajar. Segundo, porque es "a lo que están acostumbrados". Es la manera en que históricamente se han desarrollado las relaciones político-gremiales en México.

Volviendo a la acción colectiva. Ésta puede revestir formas diversas de manifestación: desde el cumplimiento de los canales institucionales previstos para la resolución de conflictos, pasando por negociaciones formales o informales hasta acciones directas. La elección de otra forma puede variar según la coyuntura –quién es el contendiente de turno, cuál es el grado de disconformidad con la situación, el nivel de presión de las bases sobre la dirigencia–, de la organización que se trate –no todas adoptan posturas similares. Pero además, las posiciones pueden variar en el tiempo. En general, éstas se sustentan –al menos en el nivel discursivo– en oposición a la autoridad aunque no siempre se transformen en una confrontación abierta.

En un nivel más abstracto, podemos afirmar que la acción colectiva es el mecanismo a través del cual los taxistas y/o sus dirigentes y organizaciones, buscan ganar control, y en sentido más amplio poder frente al gobierno a través de dos orientaciones. En primer lugar, a través del *acotamiento de los márgenes de intervención* de la autoridad sobre el ejercicio de la ocupación. En segundo lugar, *presionándola para su intervención* en temas clave del ejercicio de la ocupación. Es una orientación opuesta a la anterior y podría pensarse contradictoria, pero no es así. Se demanda su intervención cuando la materia conflictiva es potestad exclusiva de regulación de la autoridad. En estas ocasiones, los taxistas por sí mismos no pueden modificar la situación y requieren necesariamente la intervención gubernamental.

iv. El eje del problema: la construcción social del control y la libertad en el trabajo

Es posible identificar en estas configuraciones un concepto que se repite y las cruza, que a la vez unifica y divide de manera estructural, subjetiva y accional cada una de ellas. Es el control, más específicamente el control del trabajo. Es decir, es el código que permite estructurar las configuraciones. Es la tensión entre el control y la libertad del trabajo la que articula las configuraciones del trabajo, identitarias y de la acción colectiva de los taxistas.

Es evidente, luego de lo vertido hasta aquí, que el control no es algo dado, unívoco, inmutable. No se presenta en las configuraciones de igual manera, no todos los actores desarrollan un control similar sobre su trabajo, no lo significan de igual forma, ni actúan de manera pareja para conseguirlo o ampliar sus márgenes. El control es entonces la manifestación concreta de las relaciones de poder en el nivel de las relaciones de trabajo.

Esto explica que el conflicto, aun cuando su motivo inmediato pueda ser una cuestión instrumental como, por ejemplo, la obtención de mayores ingresos por parte de los trabajadores, la disputa de fondo es por quién puede tomar las decisiones y quién logra imponer sus intereses, es decir, por quién logra ampliar los márgenes de control. En un nivel más abstracto, quién asume la posición de primacía en las relaciones de poder.

Entonces, vemos al control como una construcción social que reviste características particulares para cada situación concreta. En ese sentido, el estudio del control no puede realizarse en abstracto. Por ello, presentamos a continuación la reconstrucción teórica del mismo a partir del análisis del caso que hemos venido tratando a lo largo de toda esta investigación. Esto no con el fin de repetir cómo importa en el trabajo, la identidad y la acción de los taxistas de la Ciudad de México, sino con el de reflexionar cómo éste se construye socialmente y cómo puede ser abordado teórica, metodológica y analíticamente para formas diversas de trabajo que se caracterizan por la ausencia de relaciones capital–trabajo y que se desarrollan en espacios públicos.

¿Cómo se construye el control del trabajo?

El control del trabajo no es natural ni asignado, sino que es construido. Es un proceso social en movimiento. Puesto que los sujetos saben que el mismo no es natural, pueden en determinado momento, y según los condicionamientos estructurales y relacionales, cuestionarlo. O mejor dicho, más que cuestionar el control, lo que se pone en discusión es quién lo ejerce, sobre qué y de qué manera.

Es decir, el control es objeto de disputa. Quienes lo detentan buscarán perpetuarlo. Quienes no, conquistarlo de manera total o al menos en parte. En general, no ocurre que una o más personas tendrán el control absoluto, sino que se encuentra distribuido –de manera desigual– entre los actores involucrados. Una vez que alguno/s de los actores logran detentar o ampliar los márgenes de control, buscarán instituirlo. ¿De qué manera? Puede ser por medio de la imposición por sobre los otros. Pero también buscando legitimarse, es decir, estableciéndose de manera tal que tanto ellos como los otros los consideren los actores apropiados para controlar el proceso y las relaciones de trabajo. Si logran la legitimación, aun cuando la disputa siempre estará latente, será más difícil que se sustancie o al menos se encontrarán una situación de poder más alta y a los otros les resultará más arduo conseguirlo.

Ahora bien, el control debe ser sobre algo para que nos sea simplemente una categoría abstracta. En el caso de los taxistas, el control se construye a través de:

- La relación de propiedad del medio de producción y de la habilitación legal para trabajar (la concesión).
- La posesión de calificación en el trabajo.
- La apropiación física o simbólica del espacio de trabajo.

Estos tres códigos nos remiten, en parte, a formas ya estudiadas sobre el control por las ciencias sociales. En el caso de la relación con el medio de producción, la teoría marxista –para el caso de las relaciones capital–trabajo– ha dado cuenta de manera acabada de cómo el propietario del medio de producción es quien detenta la capacidad de controlar el proceso de trabajo al determinar la organización del proceso de trabajo (Marx, 2009).

Sobre la calificación, la Sociología del Trabajo francesa (Friedmann, 1997) y las perspectivas inglesas sobre el proceso de trabajo (Braverman, 1974), muestran cómo quien cuenta con el "saber hacer" en el trabajo puede controlar el proceso.

Sin embargo, la apropiación del espacio como mecanismo de control del trabajo no ha sido objeto de reflexión profunda al menos por los estudios laborales. Esto porque en ellos la dimensión espacial no ha sido materia importante de reflexión. Pero, en casos como el de nuestra investigación, donde tratamos un servicio público que se presta en el espacio público, no es un tema menor –como lo ha demostrado el análisis empírico que presentamos–, no sólo se merece sino que es ineludible su incorporación.

De hecho, el trabajo en el espacio público puede ser considerado como una dimensión del sentido de libertad que crean los sujetos, ya que en la calle desde el punto de vista de los sujetos no se presentan los constreñimientos del uso del espacio que sí existen en el trabajo en ámbitos cerrados, como una fábrica, un comercio, un taller. En el espacio público no hay supervisores que verifiquen los movimientos. Por supuesto, estamos hablando de la construcción subjetiva, ya hemos visto que efectivamente hay controles también en la calle aun cuando sean menores que en otros ámbitos laborales. De este modo, el espacio público se convierte en el espacio de la improvisación y de la aventura al trabajar.

Estos tres códigos se encuentran íntimamente relacionados. El articulador es el proceso de trabajo. En la actividad de trabajar se conjugan de manera pragmática y simbólica.

Se construye en conflicto latente o abierto con otros. En el caso del medio de producción, en la relación entre concesionarios y/o propietarios de vehículos con los choferes. En la habilitación legal para trabajar, entre concesionarios y/o choferes y sus organizaciones gremiales con el gobierno local a través de la dependencia que los regula.

Pero la construcción del control no se da sólo en el nivel de las interacciones, sino también en el de las estructuras y de la subjetividad. En el nivel estructural, importan en especial cómo se estructura la prestación del servicio y la situación del mercado de trabajo en general. En el nivel subjetivo, se determina a través de la significación particular que

dan los sujetos a las estructuras recién mencionadas y a los códigos culturales hegemónicos vinculados al trabajo, a la organización gremial y a la acción colectiva.

Tiene un peso importante la significación dada a la actividad de trabajar. Ésta se construye no sólo a partir de la realizada en el taxi, sino a la atribución de significados a situaciones arquetípicas. Los sujetos cuando piensan en el "trabajo", la primera referencia o asociación que se hace a él, es al trabajo como empleo (en relación de dependencia), que es la forma con la que ellos crecieron creyendo que sería la típica. Algunos, pasaron por experiencias de ese tipo. Otros, las vieron en sus padres u otros familiares. El empleo es asimilado a sujeción y subordinación con una connotación negativa.

La posibilidad de escapar a ese mundo no deseado es la realización de una actividad por cuentapropia. Ésta, a diferencia de la forma anterior, se significa de manera positiva porque, por un lado, residiría en el mismo sujeto la capacidad de generar sus propios ingresos y de que éstos dependan exclusivamente de él y, por el otro, porque se gozaría de autonomía para la toma de decisiones necesarias para su ejecución. El trabajo por cuentapropia tiene además una particular significación social, histórica y culturalmente creada, que le añade una carga positiva. Es visto como una vía de ascenso social o al menos de una categoría social superior a la del trabajo asalariado en un puesto equiparable.

Más aún en la cultura popular mexicana refuerza una significación positiva del trabajo por cuentapropia en oposición a una negativa del trabajo asalariado. La cultura popular asienta la percepción de este último como sinónimo, por un lado, de bajos salarios y control despótico del trabajo por parte de los empresarios; por el otro, de la parcialización imaginaria de la ocupación que ocurre en la fábrica. De este modo se crea un arquetipo de las ocupaciones independientes y autónomas como el ideal de trabajo a desarrollar. Es la vía para escapar de las sujeciones externas e impuestas y buscar la libertad para la consecución de ingresos mayores, el autocontrol de la organización del trabajo y la reivindicación imaginaria del oficio.

Las interacciones son las que exteriorizan la lucha de intereses y son la base de las relaciones individuales y colectivas de trabajo en el sector. Como mostramos en las relaciones también participan otros actores, como usuarios, operadores de otros medio de transporte, conductores de vehículos particulares, otras dependencias de gobierno. Sin

embargo, aun cuando tienen una influencia importante en el proceso de trabajo y en la construcción del control, no son las definitorias en la construcción de las relaciones de trabajo. ¿Por qué? Porque no tienen injerencia en el interés principal en pugna: el dinero que se obtiene o puede obtener en concepto de la prestación del servicio. Es decir, los ingresos efectivos que obtienen o pueden obtener los operadores y concesionarios.

Y, por último, la organización y la acción colectiva también encuentran su razón de ser –más allá de su instrumentalidad– en la búsqueda del control. En una reflexión superficial podría afirmarse que existe una contradicción entre el código identitario central, el de la *libertad*, y la base de la configuración de la organización gremial, la *colectivización*, especialmente con las características que priman en la actualidad en el sector del taxi en la Ciudad de México: relaciones y prácticas corporativas, consentimiento pasivo, patrimonialismo. Estas últimas requieren de las bases orden, obediencia y respeto por las jerarquías. Y así funcionan. De hecho, las organizaciones pueden pensarse como dispositivos de control por sobre las bases. Pero esto es limitado, limitado a sus representados, que como vimos no son la mayoría de los trabajadores.

Sin embargo, desde otra óptica las organizaciones pueden ser consideradas con dispositivos garantes o profundizadoras de la *libertad* para trabajar. En efecto, parte de los taxistas aun considerándose "libres" se agremian como vía de ampliar los márgenes de auto-control sobre su ocupación. En efecto, las acciones colectivas en sus diversas modalidades pueden conseguir beneficios especiales para los taxistas organizados.

En ese sentido, para un sector de los taxistas existe una *continuidad entre la búsqueda de la libertad en el ejercicio de la ocupación, en su constitución identitaria y en pertenecer a organizaciones colectivas*.

Entonces ¿qué es el control?

El control es la forma en que –o mecanismo a través del cual– se ejerce el poder en las relaciones de trabajo en dos niveles. El primero, en la propiedad del medio de producción. En segundo lugar, en la capacidad de organización del trabajo. En otros términos, la

capacidad de definición de la remuneración al trabajo, dónde, cuándo, cómo y con quién trabajar. Para que esto se materialice, es decir el control sobre los recursos así como en la toma de decisiones, es necesario que se dé en determinadas relaciones sociales, que pueden ser de cooperación o de competencia, pero que siempre tienen por trasfondo el conflicto. Por lo tanto, el control del trabajo, puede implicar también el control de otros sujetos.

La lucha y búsqueda de conquista del control del trabajo daría por resultado el auto-control. En un sentido más amplio, de la libertad. Al igual que en el control, o como parte del mismo proceso social, la libertad siempre es relativa. Aun cuando subjetivamente los sujetos puedan sentirse libres, los controles seguirán existiendo. Puede que en una medida menor, pero estarán presentes. Además, puede haberse obtenido algún grado de libertad, pero los otros seguirán presentes y pueden, en cualquier momento, volver a disputar el control. Por lo tanto, la libertad se definiría como la contraparte positiva al control, o en términos prácticos para los trabajadores, el resultado satisfactorio de la disputa por el control.

Es una libertad en sentido acotado, limitada a la autonomía para el ejercicio y la toma de decisiones en la actividad laboral propia –aunque en relación con y con efectos sobre otros campos de relaciones sociales– que se construye accional e intersubjetivamente en el marco de presiones estructurales que limitan su desarrollo.

Se trata de una visión individualista y pragmática de la libertad, aunque aun bajo esta condición puede llevar a la colectivización. Puede parecer contradictorio, pero la evidencia empírica del caso de los taxistas nos ha mostrado cómo los sujetos de manera voluntaria y bajo una motivación instrumental conforman agrupaciones y acciones gremiales en miras de ampliar por la vía colectiva los márgenes de libertad. Márgenes que en caso de obtenerse serán aprovechados por las organizaciones, pero sobre todo por los individuos, en muchas ocasiones, también por aquéllos que no se han agrupado o no han participado de la acción.

En síntesis, la tensión entre el control y la libertad es el código articulador de las configuraciones del trabajo, de la identidad y de la acción colectiva en el caso estudiado. En efecto, otros códigos se articulan con ella para lograr las configuraciones, pero una vez

que se desentrañan las estructuras, interacciones y subjetividades, en el centro se encuentra la disputa por el control del trabajo.

BIBLIOGRAFÍA

Adams, B. N. (1980). La importancia social del parentesco: 2. En M. Anderson (comp.), *Sociología de la familia* (pp. 120-141). México: Fondo de Cultura Económica.

Ahrne, G. (1990). *Agency and Organization. Towards an organizational theory of society*. London: SAGE Publications Ltd.

Alduncin Abitia, E. (1986). *Los valores de los mexicanos. México: entre la tradición y la modernidad*. México: Banamex.

Alexander, J. C. (1997). *Las teorías sociológicas desde la Segunda Guerra Mundial. Análisis multidimensional.* Barcelona: Editorial Gedisa.

Almond, G. A., & Verba, S. (1989). *The Civic Culture: Political Attitudes and Democracy in Five Nations*. Newbury Park: SAGE Publications.

Álvarez Enríquez, L. (2004). *La sociedad civil en la Ciudad de México. Actores sociales, oportunidades políticas y esfera pública*. México: Universidad Nacional Autónoma de México/ Plaza y Valdés.

Amin, A., & Thrift, N. (2002). *Cities: reimagining the urban*. Cambridge: Blackwell Publishers Ltd.

Antunes, R. (1999). *¿Adiós al trabajo? Ensayo sobre las metamorfosis y el rol central del mundo del trabajo*. Buenos Aires: Colección Herramienta/ editorial antídoto.

Ariza, M., y Ramírez, J. M. (2008). Urbanización, mercados de trabajo y escenarios sociales en el México finisecular. En A. Portes, B. R. Roberts y A. Grimson (coords.), *Ciudades latinoamericanas. Un análisis comparativo en el umbral del nuevo siglo* (pp. 251-302). México: Universidad Autónoma de Zacatecas/ Miguel Ángel Porrúa.

Bailly, A., y Beguin, H. (2000). *Introducción a la Geografía Humana*. Madrid: Salvat-Masson.

Bain, G. S., & Clegg, H. A. (1974). A Strategy for Industrial Relations Research in Great Britain. *British Journal of Industrial Relations, 12*(1), 91-113.

Bannock, G. (2005). *The economics and management of small business: an international perspective* Nueva York: Routledge.

Bauman, Z. (2001a). *La globalización: consecuencias humanas*. México: Fondo de Cultura Económica.

_____ (2001b). *La sociedad individualizada*. Madrid: Catedra.

_____ (2006). *Modernidad Líquida*. Buenos Aires: Fondo de Cultura Económica.

Beck, U. (2000). *Un nuevo mundo feliz. La precariedad del trabajo en la era de la globalización*. Buenos Aires: Paidós.

_____ (2002). *Libertad o Capitalismo*. Barcelona: Paidos.

Béjar, H. (2007). *Identidades inciertas Zygmunt Bauman*. Barcelona: Herder Editorial.

Bell, C. (1980). La importancia social del parentesco: 3. En M. Anderson (comp.), *Sociología de la familia* (pp. 135-141). México: Fondo de Cultura Económica.

Blasi, G., & Leavitt, J. (s/f). Driving Poor: Taxi Drivers and the Regulation of the Taxi Industry in Los Angeles. Los Ángeles.

Block, F. (1990). *Postindustrial possiblities. A critique of Economic Discourse.* Los Angeles: University of California Press.

Blumer, H. (1982). *Interaccionismo simbólico: Perspectiva y Método*. Barcelona: Hora.

Bourdieu, P. (1988). *La distinción. Criterios y bases sociales del gusto*. Madrid: Taurus Humanidades.

_____ (2000). *Pascalian meditations*. Stanford: Stanford University Press.

_____ (2009). *El sentido práctico*. México: siglo xxi editores.

Bourdieu, P., & Wacquant, L. (1992). *An invitation to Reflexive Sociology*. Chicago: The University of Chicago Press.

Braverman, H. (1974). *Trabajo y capital monopolista*. México: Nuestro Tiempo.

Briceño-León, R., & Zubillaga, V. (2002). Violence and Globalization in Latin America. *Current Sociology, 50*(1), 19–37. Recuperado el 13 de abril de 2009 de http://csi.sagepub.com/cgi/content/abstract/2050/2001/2019.

Brunner, J. J. (1982). La cultura política del autoritarismo. *Revista Mexicana de Sociología, 44*(2), 559-575.

Burawoy, M. (1989). *El consentimiento en la producción. Los cambios del proceso productivo en el capitalismo monopolista*. Madrid: Ministerio de Trabajo y Seguridad Social.

Carrillo, J., e Iranzo, C. (2000). Calificación y competencias laborales en Amércia Latina. En E. de la Garza Toledo (coord.), *Tratado Latinoamericano de Sociología del Trabajo* (pp. 179-212). México: El Colegio de México/ Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales/ Universidad Autónoma Metropolitana/ Fondo de Cultura Económica.

Castel, R. (2004). *La inseguridad social: ¿Qué es estar protegido?* Buenos Aires: Manantial.

_____ (2006). *La metamorfosis de la cuestión social. Una crónica del salariado*. Buenos Aires: Paidós.

Castells, M. (1971). *Problemas de la investigación en Sociología Urbana*. Bilbao: siglo xxi editores.

_____ (1983). *The city and the grassroots*. London: Edward Arnold.

_____ (1985). *La cuestión urbana*. México: siglo xxi editores.

Castells, M., & Portes, A. (1989). World Underneath: The origins, Dynamics, and Effects of the Informal Economy. En A. Portes, M. Castells & L. A. Benton (eds.), *Studies in Advanced and Less Developed Countries, the Informal Economy* (pp. 11-37). Baltimore: The Johns Hopkins University Press.

Castillo, J. J., y Prieto, C. (1990). *Condiciones de Trabajo. Un enfoque renovador de la Sociología del Trabajo.* Madrid: CIS/ Siglo XXI.

Cedrola, G. (2003). El debate internacional actual sobre las relaciones de trabajo: enfoques y teorías contemporáneas. Ponencia presentada en Universidad de Bologna sede Buenos Aires, El Estado de las relaciones laborales en la Argentina, nueva realidad

emergente en el contexto del MERCOSUR. Seminario anual de discusión. Buenos Aires.

Clark, S. M., Harvey, A. S., & Shaw, S. M. (1990). Time use and leisure: Subjective and objective aspects. *Social Indicators Research, 23*(4), 337-352.

Clegg, H. A. (1975). Pluralism in industrial relations. *British Industrial Relations Journal, 13*(3), 309-316.

Clegg, S., & Dunkerley, D. (1980). *Organization, class and control*. London: Routledge & Kegan Paul Ltd.

Clerc, J.-M. (1991). *Introducción a las condiciones y el medioambiente de trabajo* (2da reimp.). Ginebra: Organización Internacional del Trabajo.

Cohen, J. L., y Arato, A. (2000). *Sociedad Civil y Teoría Política*. México: Fondo de Cultura Económica.

Coiquad, U. (2009). Le difficile encadrement juridique des travailleurs autonomes en situation précaire: le cas des chauffeurs locataires de taxi. *Relations industrielles / Industrial Relations, 64*(1), 95-111. Recuperado el 103 de septiembre de 2011 de http://id.erudit.org/iderudit/029540ar.

Coleman, J. (1994). *Foundations of social theory*. Cambridge: Harvard University Press.

Commons, J. R. (2006). *Legal foundations of capitalism*. Clark: The Lawbook Exchange.

Cortés, F. (2000). *Procesos sociales y desigualdad económica en México*. México: Siglo xxi editores.

Craig, A. W. (1983). *The System of Industrial Relations in Canada*. Scarborough: Prentice-Hall.

Chapell, D., & Di Martino, V. (2006). *Violence at work*. Génova: Oficina Internacional del Trabajo.

Davis, D. (1999). The power of distance: Re-theorizing social movements in Latin America. *Theory and Society*(28), 585-638.

de Grazia, S. (1966). *Tiempo, trabajo y ocio*. Madrid: Editorial Tecnos.

de la Garza Toledo, E. (1992a). Los sujetos sociales en el debate teórico. En E. de la Garza Toledo (coord.), *Crisis y sujetos sociales en México* (pp. 15-52). México: M. A. Porrúa.

_____ (1992b). Reestructuración productiva, estatal y de los sujetos-obreros en México. En Enrique de la Garza Toledo (coord.), *Crisis y sujetos sociales en México* (pp. 53-106). México: M. A. Porrúa.

_____ (1994). El corporativismo: teoría y transformación. *Iztapalapa*(34), 11-28.

_____ (1997). Trabajo y mundos de vida. En H. Zemelman y E. León (coords.), *Subjetividad: umbrales del Pensamiento Social* (pp. 75-91). Barcelona: Anthropos.

_____ (1998). La modernización industrial en México. En N. A. Castro & C. S. Dedecca (orgs.), *A ocupaçao na America Latina: tempos mais duros*. São Paulo: Asociación Latinoamericana de Sociología del Trabajo.

_____ (2000). El fin del trabajo o el trabajo sin fin. En *Tratado Lationamericano de Sociología del Trabajo* (pp. 755-773). México: El Colegio de México/ Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales/ Universidad Autónoma Metropolitana/ Fondo de Cultura Económica.

_____ (2001). Subjetividad, Cultura y Estructura. *Iztapalapa*(50), 83-104.

_____ (2002). La Configuración como alternativa al concepto standard de Teoría. En G. Valencia García, E. de la Garza Toledo y H. Zemelman Merino (eds.), *Epistemología y sujetos: algunas contribuciones al debate* (pp. 17-37). México: Plaza y Valdés/ Centro de Investigaciones Interdisciplinarias en Ciencias e Historia/ Universidad Nacional Autónoma de México.

_____ (2003). Corporativismo sindical y modelo neoliberal en México. *Universidad Autónoma Metropolitana - Iztapalapa*. Ponencia presentada en el seminario: La sociedad civil y el modelo neoliberal en México, El Colegio de México. Recuperado de http://docencia.izt.uam.mx/egt/congresos/otero%20espa%F1ol.pdf.

_____ (2006). Del concepto ampliado de trabajo al de sujeto laboral ampliado. En E. de la Garza Toledo (coord.), *Teorías Sociales y Estudios del Trabajo: Nuevos Enfoques* (pp. 7-22). Barcelona: Anthropos/ Universidad Autónoma Metropolitana-Iztapalapa.

_____ (2007). La evolución reciente de los significados del trabajo en los enfoques contemporáneos. *Revista de Trabajo – Nueva Época*(4), 37-51.

_____ (2010). Hacia un concepto ampliado de Trabajo. En E. de la Garza Toledo (ed.), *Hacia un concepto ampliado de Trabajo* (pp. 109-127). Barcelona: Anthropos/ Universidad Autónoma Metropolitana - Iztapalapa, División de Ciencias Sociales y Humanidades.

de la Garza Toledo, E., Celis Ospina, J. C., Olivo Pérez, M. Á., y Retamozo Benítez, M. (2008). Crítica de la razón para-postmoderna (Sennet, Bauman, Beck). *Revista Latinoamericana de Estudios del Trabajo*, 9-38.

de la Garza Toledo, E., Garabito Ballesteros, G., Hernández Castro, J. J., Rodríguez Gutiérrez, J., y Olivo, M. A. (2008). *Hacia un concepto ampliado de trabajo, de control, de regulación y de construcción social de la ocupación: los "otros trabajos"*. Paper presented at the VI Congreso Nacional de la Asociación Mexicana de Estudios del Trabajo, Querétaro, México. http://docencia.izt.uam.mx/egt/congresos/Hacia%20un%20concepto%20ampliado%20de%20trab.pdf.

de la Garza Toledo, E., Gayosso Ramírez, J. L., y Moreno, S. H. (2009). La querella de las identidades. En E. de la Garza Toledo (coord.), *Trabajo, Identidad y Acción Colectiva*. México: Universidad Autónoma Metropolitana/ Consejo Latinoamericano de Ciencias Sociales (en prensa).

de la Garza Toledo, E., Melgoza Valdivia, L. J., & Campillo, M. (1999). Unions, Coporatism and the Industrial Relations System in Mexico. En M. Upchurch (ed.), *The 'State' Globalization. Comparative Studies of Labour and Capital in National Economies* (pp. 248-268). London: Mansell Publishing.

de Oliveira, O., y García, B. (1998). Crisis, reestructuración económica y transformación de los mercados de trabajo en México. *Papeles de Población*(15), 39-72.

de Oliveira, O., y Salles, V. (2000). Reflexiones teóricas para el estudio de la reproducción de la fuerza de trabajo. En E. de la Garza Toledo (coord.), *Tratado Latinoamericano de Sociología del Trabajo* (pp. 619-643). México: El Colegio de México/ Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales/ Universidad Autónoma Metropolitana/ Fondo de Cultura Económica.

de Soto, H. (1992). *El otro Sendero. La Revolución Informal*. Buenos Aires: Sudamericana.

Dedecca, C. S. (2002). Racionalização produtiva, absorção de mão de obra e qualificação. *Revista de Economía Política, 22, 2*(86), 59-76.

Dempsey, S. (1996). Taxi Industry Regulation, Deregulation & Reregulation: the Paradox of Market Failure. *Transportation Law Journal, 24*(1), 73-120. Recuperado el 128 de noviembre de 2009 de http://law.du.edu/pdfdocuments/transpoarchive/v2024.pdf.

Di Meo, G. (1999). Géographies tranquilles du quotidien. Une analyse de la contribution des sciences sociales et de la géographie à l'étude des pratiques spatiales. *Cahiers de Géographie du Québec, 43*(118), 75-93.

Dion, G. (1986). *Dictionnaire canadienne des relations industrielles*. Québec: Les Presses de l' Université Laval.

Dombois, R. (1993). Empleo 'atípico' en economías sin empleo típico? Problemas analíticos del concepto de la relación laboral normal - el ejemplo de Colombia. En *Reestructuración y regulación institucional del mercado de trabajo en América Latina* (pp. 198-218). Ginebra: Instituto Internacional de Estudios Laborales. Recuperado el 8 de diciembre de 2008 de http://www.ilo.org/public/spanish/bureau/inst/download/r98.pdf.

Dubar, C. (2002). *La crisis de las identidades*. Barcelona: Edicions Belleterra.

Dunlop, J. (1958). *Industrial Relations System*. Nueva York: Holt.

Duque, J., y Pastrana, E. (1973). *Estrategias de supervivencia económica de las unidades familiares del sector popular urbano: una investigación exploratoria*. Santiago de Chile: Programa ELAS/ CELADE.

Durand Ponte, V. M. (2007). Cultura política y participación ciudadana. En Secretaría de Gobierno (ed.), *Cultura política y participación ciudadana en México antes y después de 2006* (pp. 155-190). México: Secretaría de Gobierno.

Eco, H. (1990). *Semiótica y filosofía del lenguaje*. Barcelona: Lumen.

Edwards, R. (1983a). Conflicto y control en el lugar de trabajo. En L. Toharia (comp.), *El mercado de trabajo: Teorías y Aplicaciones* (pp. 141-155). Madrid: Alianza Editorial.

_____ (1983b). Las relaciones sociales de producción de la empresa y la estructura del mercado de trabajo. En L. Toharia (comp.), *El mercado de trabajo: Teorías y Aplicaciones* (pp. 395-421). Madrid: Alianza Editorial.

Espitia Caicedo, N. (2006). Transformaciones históricas del Movimientos Social Sin Tierra del Brasil y su relacionamiento con Movimientos Sociales de Latinoamérica. *Papel Político, 11*(1), 443-474.

Esquivel Hernández, M. T. (2006). Conformando un lugar: narrativas desde la periferia metropolitana. En P. Ramírez Kuri y M. A. Aguilar Díaz (coords.), *Pensar y habitar la ciudad. Afectividad, memoria y significado en el espacio urbano contemporáneo* (pp. 35-49). Barcelona: Anthropos/ Universidad Autónoma Metropolitana-Iztapalapa.

Essenberg, B. (2003). Violence and stress at work in the transport sector. Génova: International Labour Office.

Estivill, J. (2003). *Panorama de lucha contra la exclusión social: conceptos y estrategias*. Ginebra: Organización Internacional del Trabajo.

Etzioni, A. (1964). *Modern Organizations*. Englewood Cliff: Prentice-Hall.

Fernández Ruiz, J. (2003). *Derecho Administrativo. Contratos* (2da ed.). México: Porrúa.

Flanders, A. (2002). Industrial Relations: what is wrong with the system? En J. Kelly (ed.), *Industrial Relations: Critical Perspectives on Business and Management* (Vol. 1, pp. 40-49). Londres: Routledge.

Forrester, V. (1997). *El horror económico*. México: Fondo de Cultura Económica.

Friedmann, G. (1958). *El trabajo desmenuzado*. Buenos Aires: Sudamericana.

_____ (1997). Tendencias de hoy, perspectivas de mañana. En G. Friedmann y N. Pierre (eds.), *Tratado de Sociología del Trabajo II, 5ta reimp.* (pp. 368-395). México: Fondo de Cultura Económica.

Fromm, E. (1971). *Psicoanálisis de la sociedad contemporánea. Hacia una sociedad sana*. México: Fondo de Cultura Económica.

Galín, P. (1987). Condiciones de trabajo y precarización del empleo. En G. Argenti, J. Neffa, A. Gáldiz, P. Galín, A. Gazzotti, M. Roldán, M. Lacabana, J. Sepúlveda, R. Harai, N. Corni, M. Echerverría y M. Epelman (eds.), *Condiciones de trabajo en América Latina. Tecnología, empleo precario y salud ocupacional* (pp. 101-109). Buenos Aires: Consejo Latinoamericano de Ciencias Sociales.

García, B. (2006). La situación laboral precaria: marcos conceptuales y ejes analíticos pertinentes. *Trabajo*(3), 23-51.

_____ (2007). Las carencias laborales en México: Conceptos e indicadores. México: El Colegio de México.

García, B., y de Oliveira, O. (2006a). La familia y el trabajo: principales enfoques teóricos e investigaciones sociodemográficas. En E. de la Garza Toledo (coord.), *Tratado Latinoamericano de Sociología* (pp. 148-170). Barcelona: Anthropos/ Universidad Autónoma Metropolitana-Iztapalapa.

_____ (2006b). *Las familias en el México metropolitano: visiones femeninas y masculinas*. México: El Colegio de México.

García Linera, Á. (2000). La estructura de los movimientos sociales en Bolivia. *Observatorio Social de América Latina*(5), 185-188.

Garfinkel, H. (2003). *Studies in Ethnomethodology*. Cornwall: MPG Books Ltd.

Garretón, M. (1991). Política, cultura y sociedad en la transición democrática [Versión electrónica]. *Nueva Sociedad*(114), 43-49.

Garrido Palacios, J. (1998). Análisis de la movilidad en Zaragoza y su influencia en la construcción de los cinturones de circunvalación. *Geographicalia*(36), 33-45.

Geare, A. J. (1977). The Field of Study of Industrial Relations. *Journal of Industrial Relations, 19*(3), 274-285. Recuperado el 228 de octubre de 2009 de http://jir.sagepub.com/cgi/content/abstract/2019/2003/2274.

Geertz, C. (1997). *La interpretación de las culturas*. Barcelona: Editorial Gedisa.

Giddens, A. (1995). *La constitución de la sociedad*. Buenos Aires: Amorrortu editores.

Giménez Montiel, G. (1997). Materiales para una teoría de las identidades sociales (Versión electrónica). *Frontera Norte, 9*(18), 1-14.

_____ (2004). Culturas e identidades. *Revista Mexicana de Sociología, 66*(Número Especial), 77-99. Recuperado el 18 de septiembre de 2011 de http://www.jstor.org/stable/3541444.

_____ (2005). *Teoría y análisis de la Cultura*. México: Consejo Nacional para la Cultura y las Artes.

Goffman, E. (1970). *Estigma: la identidad deteriorada*. Buenos Aires: Amorrortu.

_____ (1986). *Frame analysis: an essay on the organization of experience*. Boston: Northeastern University Press.

Gómez Sollano, M. (2001). Formación de sujetos de la educación y configuraciones epistémico-pedagógicas. En M. G. Sollano y B. O. Fuentes (coords.), *Pensar lo educativo: tejidos conceptuales* (pp. 55-73). México: Plaza y Valdés.

González Casanova, P. (2003). Los Caracoles zapatistas: redes de resistencia y autonomía. *Observatorio Social de América Latina*(11), 15-30.

González de la Rocha, M. (2006). Recursos domésticos y vulnerabilidad. En M. González de la Rocha (coord.), *Procesos Domésticos y Vulnerabilidad. Perspectivas antropológicas de los hogares con Oportunidades* (pp. 45-85). México: Centro de Investigaciones y Estudios Superiores en Antropología Social.

González, N. (2009). Revisión y renovación de la sociología de la familia. *Espacio Abierto, 18*(3), 509-540.

Gorz, A. (1982). *Adiós al proletariado (Más allá del socialismo)*. Barcelona: Ediciones 2001.

_____ (1991). *Metamorfosis del trabajo. Búsqueda del sentido. Crítica de la razón económica*. Madrid: Editorial Sistema.

Gramsci, A. (1976). *Literatura y vida nacional*. México: Juan Pablos Editor.

_____ (2005). *Antología*. México: siglo xxi editores.

Granovetter, M. (1992). Economic Institutions as Social Constructions: A Framework for Analysis. *Acta Sociologica, 35*(1), 3-11. Recuperado el 15 de noviembre de 2009 de http://asj.sagepub.com/cgi/content/abstract/2035/2001/2003.

Gutiérrez, R., y Jacobo, E. (1986). Características de la Cultura Política Contemporánea en México. *Reporte de Investigación 156*. México: Universidad Autónoma Metrpolitana - Azcapotzalco.

Gwilliam, K. M. (2005). Regulation of Taxi Markets in Developing Countries: Issues and Options. Washington, DC.

Habermas, J. (1987). *Teoría de la Acción Comunicativa*. Madrid: Taurus Ediciones.

Harribey, J.-M. (2001). El fin del trabajo: de la ilusión al objetivo. En E. de la Garza Toledo y J. Neffa (comps.), *El trabajo del futuro. El futuro del trabajo* (pp. 33-49). Buenos Aires: Consejo Latinoamericano de Ciencias Sociales.

Heller, Á. (1977). *Sociología de la Vida Cotidiana*. Madrid: Península.

Hochschild, A. (1983). *The Managed Heart: Commercialization of Human Feeling*. Berkeley: University of California Press.

Holstein, J. A., & Gubrium, J. (1996). What is family? Further thoughts on a Social Constructionist Approach. En B. H. Settles, K. Steimetz, G. W. Peterson & M. B. Sussman (eds.), *Concepts and Definitions of Familiy for the 21st Century* (pp. 3-20). New York: The Howorth Press.

Hood, J. (2003). From Night to Day: Timing and ehte Management of Custodial Work. En D. Harper & H. M. Lawson (eds.), *The Cultural Study of Work* (pp. 246-260). Lanham: Rowman & Littlefield Publishing Group, Inc.

Huerta Rojas, F. (1999). *El juego del hombre: deporte y masculinidad entre obreros de Volkswagen*. México: Plaza y Valdés/ Benémerita Universidad Autónoma de Puebla.

Hughes, E. C. (2009). Work and the self. En *The Sociological eye: selected papers* (pp. 338-347) 3ra reimp. New Jersey: Transaction, Inc.

Huntington, S. (1989). El sobrio significado de la democracia. *Revista de Estudios Públicos*(33), 5-30.

Husson, M. (2001). ¿Fin del trabajo o reducción de su duración? *Argumentos*(2), 7-23.

Hyman, R. (1981). *Relaciones industriales*. Madrid: H. Blume Ediciones.

Ibáñez Domínguez, F. (2008). El taxi Inteligente. México.

Iracheta, A. X. (1987). La planeacion urbana heredada: una vision critica. *Revista interamericana de planificación, 21*(83-84), 80-105.

Jenkins, J. C. (1983). Resource Mobilization Theory and The Study of Social Movements. *Annual Review of Sociology, 9*, 527-553.

Jenkins, R. (2008). *Social identity* (3ra ed.). Abingdon: Routledge.

Jodelet, D. (1984). La Representación Social. En S. Moscovici (ed.), *Introducción a la Psicología Social, T. II* (pp. 469-494). Buenos Aires: Paidós.

Johnston, H., Laraña, E., & Gusfield, J. (1994). Identities, Grievances, and New Social Movements En E. Laraña, H. Johnston & J. Gusfield (eds.), *New Social Movements: From ideology to identity* (pp. 3-35). Philadelphia: Temple University Press.

Kaase, M. (1982). *The concept of politicial culture: its meaning for comparative political research.* Working Paper N° 30. European University Institute of Florence. Florence.

Kalleberg, A. L., & Sorensen, A. B. (1979). Sociology of Labor Markets. *Annual Review of Sociology*(5), 351-379.

Kaplan, M. (1960). *Leisure in America: A Social Inquiry*. New York: John Wiley & Sons.

Klein, E. (1984). Los sindicatos y el sector informal. *Nueva Sociedad*(70), 95-101.

Knights, D. (1997). La organización social de la producción en la teoría y la práctica. *Iztapalapa*(42), 49-70.

Kochan, T. A., McKersie, R. B., & Capelli, P. (2002). Strategic Choice and Industrial Relations Theory. En J. Kelly (ed.), *Industrial Relations: Critical Perspectives on Business and Management* (pp. 69-92). London: Routledge.

Köhler, H.-D., y Artilles, A. M. (2005). *Manual de Sociología del Trabajo y de las Relaciones Laborales*. Madrid: Delta, Publicaciones Universitarias.

Kraus, R. G. (1971). *Recreation and Leisure in Modern Society*. Englewood Cliffs: Prentice-Hall

Kucera, D., y Roncolato, L. (2008). El trabajo informal. Dos asuntos clave para los programas políticos. *Revista Internacional del Trabajo, 127*(4), 357-387.

Lacabana, M. (1987). Trabajo a domicilio: un estudio de caso sobre empleo precario en la industria de la confección. En G. Argenti, J. Neffa, A. Gáldiz, P. Galín, A. Gazzotti, M. Roldán, M. Lacabana, J. Sepúlveda, R. Harai, N. Corni, M. Echerverría y M. Epelman (eds.), *Condiciones de trabajo en América Latina. Tecnología, empleo precario y salud ocupacional* (pp. 145-157). Buenos Aires: Consejo Latinoamericano de Ciencias Sociales.

Lafargue, P. (1973). *El derecho a la pereza*. Madrid: Fundamentos.

Lamont, M. (2002). Culture and identity. En J. H. Turner (ed.), *Handbook of Sociological Theory* (pp. 171-185). New York: Kluwer Academic/ Plenum Publishers.

Lanari, M. E. (2005). Trabajo decente: significados y alcances del concepto. Indicadores propuestos para su medición. *Trabajo, ocupación y empleo*(3), 107-132.

Lanfant, M. F. (1978). *Sociología del Ocio*. Barcelona: Península.

Lanzaro, J. (2008). Cultura Política. En C. Altamirano (comp.), *Términos críticos de sociología de la cultura* (pp. 44-46) (1ra reimp.). Buenos Aires: Paidós.

Lanzaro, R. (1992). Los relevos del corporativismo. *Revista Uruguaya de Ciencia Política*(5), 79-86.

Leidner, R. (1999). Emotional Labor in Service Work. *Annals of the American Academy of Political and Social Science, 561*, 81-95. Recuperado el 19 de octubre de 2008 de http://www.jstor.org/stable/1049283.

Leite, E. M. (1996). El rescate de la calificación. Cinterfor: Montevideo.

Leñero Otero, L. (2008). Mitos de la familia y las intervenciones familiares. En *Políticas e intervenciones familiares* (pp. 95-131). México: Universidad Autónoma Metropolitana/ Itaca.

Lindón, A. (2006a). Cotidianeidad y espacialidad: la experiencia de la precariedad laboral. En C. Contreras Delgado y A. B. Narváez Tijerina (coords.), *La experiencia de la ciudad y el trabajo como espacios de vida* (pp. 45-75). Tijuana: El Colegio de la Frontera/ Universidad Autónoma de Nuevo León/ Plaza y Valdés.

_____ (2006b). La casa bunker y la deconstrucción de la ciudad. *Liminar: Estudios Sociales y Humanísticos, 4*(2), 18-35.

_____ (2006c). Territorialidad y género: una aproximación desde la subjetividad espacial. En P. Ramírez Kuri y M. A. Aguilar Díaz (coords.), *Pensar y habitar la ciudad. Afectividad, memoria y significado en el espacio urbano contemporáneo* (pp. 13-33). Barcelona: Anthropos/ Universidad Autónoma Metropolitana-Iztapalapa.

Linton, R. (1980). La familia de la sociedad urbana-industrial de los Estados Unidos: 2. En M. Anderson (comp.), *Sociología de la familia* (pp. 61-63). México: Fondo de Cultura Económica.

Loaeza, S. (1989). Cambios en la cultura política mexicana: el surgimiento de una derecha moderna (1970-1988). *Revista Mexicana de Sociología, 51*(3), 221-235.

_____ (2008). La presidencia constitucional y la izquierda en el México post autoritario. Recuperado el 20 de febrero de 2012 de http://www.soledadloaeza.com.mx/?cat=6.

Lomnitz, L. (1998). *Cómo sobreviven los marginados*. México: siglo xxi Editores.

Lucena, H. (1999). El enfoque de las relaciones industriales y los estudios laborales. En E. de la Garza Toledo (coord.), *Los retos teóricos de los estudios del trabajo hacia el siglo XXI*. Buenos Aires: Consejo Latinoamericano de Ciencias Sociales.

_____ (2006). Las nuevas Relaciones Industriales *Teorías Sociales y Estudios del Trabajo: Nuevos Enfoques* (pp. 207-221). Barcelona: Anthropos/ Universidad Autónoma Metropolitana-Iztapalapa.

Marraud, H. (1998). Razonamiento aproximado y grados de consecuencia. *Éndoxa: Series Filosóficas*(10), 49-64.

Marx, K. (1971). Tesis sobre Feuerbach. En K. Marx y F. Engels (eds.), *Ideología Alemana* (pp. 225-229). México: Ediciones de Cultura Popular.

_____ (2007). *El Dieciocho Brumario de Luis Bonaparte*. Buenos Aires: Andrómeda.

_____ (2009). *El Capital I. Crítica de la Economía Política*. México: Fondo de Cultura Económica.

Méda, D. (1998). *El trabajo. Un valor en peligro*. Barcelona: Gedisa S.A.

Melgoza Valdivia, L. J. (2011). *Cultura Política en la Acción Sindical del SME (1914-2009).* Doctorado en Ciencias Antropológicas, Universidad Autónoma Metropolitana-Iztapalapa. Recuperado el 12 de diciembre de 2011 de http://tesiuami.izt.uam.mx/uam/aspuam/presentatesis.php?recno=14884&docs=UAMI14884.pdf.

Melucci, A. (1994). Asumir un compromiso: identidad y movilización en los movimientos sociales. *Zona Abierta*(69), 153-180.

_____ (2001). *Challenging codes: collective action in the information age* (2da. reimp.) Cambridge: Cambridge University Press.

_____ (2003). The process of Collective Identity. En H. Johnston & B. Klandermans (eds.), *Social Movements and Culture* (pp. 41-63). Abingdom: Routledge.

Merton, R. K. (1994). Estructura social y anomia: revisión y ampliación. En E. Fromm, M. Horkhiemer y T. Parsons (eds.), *La familia* (pp. 67-106). Barcelona: Península.

Mills, C. W. (2000). *The sociological imagination*. New York: Oxford University Press.

Moreno, V. (2006). Carpe Diem. Una mirada sociológica sobre la influencia del trabajo sobre el ocio. Buenos Aires. Recuperado el 16 de enero de 2009 de http://www.salvador.edu.ar/csoc/idicso/docs/sdti037.pdf.

Munné, F. (1980). *Psicosociología del tiempo libre: un enfoque crítico*. México: Trillas.

Murga Frassinetti, A. (2006). Sociología de los Movimientos Sociales. En E. de la Garza Toledo (coord.), *Tratado Latinoamericano de Sociología* (pp. 103-121). Barcelona: Anthropos/ Universidad Autónoma Metropolitana-Iztapalapa.

Navarro Benítez, B. (2004). *Los taxis en la Ciudad de México*. México: Universidad Autónoma Metropolitana-Xochimilco.

Neffa, J. C. (2001). Presentación del debate reciente sobre el fin del trabajo. En E. de la Garza Toledo y J. C. Neffa (comps.), *El trabajo del futuro. El futuro del trabajo.* (pp. 51-97). Buenos Aires: Consejo Latinoamericano de Ciencias Sociales.

_____ (2008). La transición desde los "verdaderos empleos" al trabajo precario. Ponencia presentada en el Seminario Trabajo, Identidad y Acción Colectiva, 20 de septiembre. Medellín.

Nel-lo, O., y Muñoz, F. (2004). El proceso de urbanización *Geografía Humana* (pp. 255-332). Madrid: Ariel.

Novick, M. (2000). La transformación de la organización del trabajo. En E. de la Garza Toledo (coord.), *Tratado Latinoamericano de Sociología del Trabajo* (pp. 123-147). México: El Colegio de México/ Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales/ Universidad Autónoma Metropolitana/ Fondo de Cultura Económica.

Novick, M., y Tomada, C. (2007). Argentina 2003-2006: Crecimiento económico con empleo decente ¿Un nuevo modelo para América Latina? En M. Novick, C.

Tomada, M. Damill, R. Frenkel y R. Maurizio (eds.), *Tras la crisis: El nuevo rumbo de la política económica y laboral en Argentina y su impacto*. Ginebra: Instituto Internacional de Estudios Laborales, Organización Internacional del Trabajo.

Offe, C. (1984). *La sociedad del trabajo: problemas estructurales y perspectivas de futuro*. Madrid: Alianza.

_____ (1985). *Disorganized Capitalism. Contemporary Transformations of Work and Politics.* Cambridge, Massachusetts: The MIT Press.

Olson, M. (1992). *La lógica de la acción colectiva. Bienes públicos y la teoría de grupos*. Limusa-Noriega: México.

Organización Internacional del Trabajo. (1997). *El trabajo en el mundo 1997-98: Relaciones laborales, democracia y cohesión social*. Ginebra: Oficina Internacional del Trabajo.

_____ (2000). Empleo y protección social en el sector informal. El empleo en el sector informal: retos y programa futuro. Ginebra: Organización Internacional del Trabajo.

_____ (2002). Informe IV, El trabajo decente y la economía informal *90° Conferencia Internacional del Trabajo*. Ginebra: Organización Internacional del Trabajo.

_____ (2003). Code of practice on workplace violence in services sectors and measures to combat this phenomenon. Génova: Organización Internacional del Trabajo. Recuperado el 9 de noviembre de 2009 de http://www.ilo.org/public/english/dialogue/sector/techmeet/mevsws03/mevsws-cp.pdf.

Ortega Valcárcel, J. (2000). *Los horizontes de la geografía. Teoría de la geografía*. Barcelona: Ariel.

Palomino, H. (2001). Trabajo y teoría social: Conceptos clásicos y tendencias contemporáneas. *Revista de Ciencias Sociales*(17).

_____ (2008). La instalación de un nuevo régimen de empleo en Argentina: de la precarización a la regulación. *Revista Latinoamericana de Estudios del Trabajo II Época, Año 13*(19), 121-144.

Park, R. (1936). Human Ecology. *American Journal of Sociology, 42*(1), 1-15. Recuperado el 12 de marzo de 2010 de http://www.jstor.org/stable/2768859.

Parsons, T. (1980). La familia en la sociedad urbana-industrial de los Estados Unidos: 1. En M. Anderson (comp.), *Sociología de la familia* (pp. 43-60). México: Fondo de Cultura Económica.

_____ (1994). La estructura social de la familia *La familia* (pp. 31-65). Barcelona: Península.

Paugam, S. (2000). *Le salarié de la precarité. Les nouvelles formes de l'integration profesionelle*. París: PUF.

Peña Saint Martin, F., Pérez Ruiz, A., y Sánchez Díaz, S. G. (coords.). (2009). *Trabajo Precario. Expresiones en distintos contextos laborales*. México: Instituto Nacional de Antropología e Historia.

Pérez Sáinz, J. P. (2000). Más allá de la informalidad. Autogeneración de empleo en la modernización globalizada. En F. Carrión (ed.), *Desarrollo cultural y gestión en centros históricos.* (pp. 139-154). Quito: Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales-Ecuador.

Peschard, J. (1997). Cultura política y comportamiento electoral en el Distrito Federal. *Revista Mexicana de Sociología, 59*(1), 37-52.

Piore, M. (1983). Notas para una teoría de la estratificación del mercado de trabajo. En L. Toharia (ed.), *El mercado de trabajo: Teorías y Aplicaciones* (pp. 193-221). Madrid: Alianza Editorial.

Pírez, P. (1995). Actores sociales y gestión de la ciudad. *Ciudades*(28), 8-14.

_____ (2001). Cuestión metropolitana y gobernabilidad urbana en la Argentina. En A. Vázquez Barquero y O. Madoery (comps.), *Transformaciones globales,*

instituciones y políticas de desarrollo local (pp. 257-286). Rosario: Homo Sapiens Ediciones.

Pogliaghi, L. (2008). *Informalidad Urbana. Una aproximación a partir de un estudio de caso: Las Ferias de La Salada, Lomas de Zamora (2006–2007).* Tesis de Maestría, Universidad Nacional de San Martín/ Universidad Autónoma de Madrid, Buenos Aires.

Polanyi, K. (1992). *La Gran Transformación. Los orígenes políticos y económicos de nuestro tiempo.* México: Fondo de Cultura Económica.

Portes, A., y Roberts, B. R. (2004). Empleo y desigualdad urbanos bajo el libre mercado. Consecuencias del experimento neoliberal. *Nueva Sociedad*(193), 76-96.

Pozas, M. Á. (2006). Aportes y limitaciones de la Sociología Económica. En E. de la Garza Toledo (coord.), *Teorías Sociales y Estudios del Trabajo: Nuevos Enfoques* (pp. 70-87). Barcelona: Anthropos/ Universidad Autónoma Metropolitana.

Pries, L. (2002). Relaciones Industriales como campo de trabajo científico. En L. Pries & M. Wannöffel (comps.), *Regímenes de regulación laboral en la globalización* (pp. 11-49). Bochum: The University Press Bochum.

Putnam, R. D. (1993). *Making Democracy Work*. New Jersey: Princeton University Press.

_____ (2002). *Democracies in flux: the evolution of social capital in contemporary society*. Nueva York: Oxford University Press.

Quiroz López, V. (2007). ¿Planeación del transporte o gestión de la movilidad en la Ciudad de México? En R. M. i Moliné (comp.), *Territorios y sociedades. Diferentes dimensiones de anlisis* (pp. 83-104). Barcelona: Publicacions i Edicions de la Universitar de Barcelona.

Rabotnikof, N. (2003). Introducción: pensar lo público desde la ciudad. En P. Ramírez Kuri (coord.), *Espacio público y reconstrucción de ciudadanía* (pp. 17-24). México: Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales/ ed. Porrúa.

Raiter, A. (2003). *Lenguaje y sentido común. Las bases para la formación del discurso dominante*. Buenos Aires: Biblos.

Remy, J., y Voyé, L. (1976). *La ciudad y la urbanización*. Madrid: Instituto de Estudios de Administración Local.

Retamozo, M. (2006). *El Movimiento de Desocupados en la Argentina. Subjetividad y acción en la disputa por el orden social.* Tesis de Doctorado en Investigación en Ciencias Sociales con especialización en Ciencia Política, Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales-Sede Académica de México, México.

Rial, N. (2004). La Negociación Colectiva. Recuperado el 25 de octubre de 2009 de http://www.asociacion.org.ar/eventos/celebrados/listado/NoemiRial.pdf.

Ricouer, P. (2006). *Teoría de la interpretación: discurso y excedente de sentido*. México: siglo xxi editores.

Rifkin, J. (1996). *El fin del trabajo. Nuevas tecnologías contra puestos de trabajo: el nacimiento de una nueva era*. México: Paidós Mexicana, S.A.

Rivas Tovar, L. A., Chávez Espejel, J. A., Maldonado Hernández, B., Chávez, A., Carmona Tapia, S., Cienfuegos Sarabia, É., y Molina García, D. (2007). Incentivos y desincentivos en los Sistemas de Transporte público en Londres, Madrid y Ciudad de México. *Innovar. Revista de Ciencias Administrativas y Sociales, 17*(30), 113-131.

Rodarte García, R. (2003). Experiencias en la medición del sector informal en México. *Revista de información y análisis*. Recuperado el 3 de diciembre de 2008 de http://www.inegi.org.mx/inegi/contenidos/espanol/prensa/contenidos/Articulos/economicas/informal.pdf .

Rodríguez, M. Á. (1997). *Génesis del Patrimonialismo en México*. Puebla: Universidad Autónoma de Ciudad Juárez/ Facultad de Derecho y Ciencias Sociales, Benemérita Universidad de Puebla/ LunArena.

Rojas García, G., y Salas Páez, C. (2008). La precarización del empleo en México, 1995-2004. *Revista Latinoamericana de Estudios del Trabajo, año 13*(19), 39-78.

Rose, M. (1979). *Servants of Post-Industrial Power? Sociologie de Travail in Modern France*. New York: M. E. Sharpe.

Sabatini, F., y Jordan Fuchs, R. (1988). Metropolizacion y crisis en América Latina: problemas y perspectivas. *Revista interamericana de planificación, 22*(85), 29-43.

Sader, E. (2004). ¿Dónde estamos? *La Venganza de la Historia. Hegemonía y contra-hegemonía en la construcción de un nuevo mundo posible*. Buenos Aires: Consejo Latinoamericano de Ciencias Sociales.

Salas Páez, C. (2002). Trayectorias laborales en México: Empleo, Desempleo y Microunidades. Tesis de Doctorado en Economía. México.

_____ (2003). Trayectorias laborales entre el empleo, el desempleo y las microunidades en México. *Papeles de Población*(38), 121-157.

_____ (2006). El Sector Informal: Auxilio u obstáculo para el conocimiento de la realidad social en América Latina. En E. de la Garza Toledo (coord.) (ed.), *Teorías Sociales y Estudios del Trabajo: Nuevos Enfoques* (pp. 199-223). Barcelona: Anthropos/ Universidad Autónoma Metropolitana.

_____ (2007). Empleo y Trabajo en México, 2001-2006. Un balance inicial. *Trabajo*(4), 137-160.

Samaniego, N., Hernández, A., y Gutiérrez, R. (2000). *Los principales desafíos que enfrenta el mercado de trabajo en México en los inicios del Siglo XXI*. México: Organización Internacional del Trabajo.

Sartori, G. (1987). *Elementos de teoría política*. Madrid: Alianza.

Schmitter, P. (1992). ¿Continúa el siglo del corporatismo? En R. Ocampo Alcántara (comp.) *Teoría del Neocorporativismo. Ensayos de Philippe C. Schmitter* (pp. 39-92). Guadalajara: Universidad de Guadalajara.

Schütz, A. (1973). *Collected Papers I. The Problem of Social Reality*. La Haya: Martinus Nijhoff.

Selby, H. A., Murphy, A. D., Lorenzen, S. A., Cabrera, I., Castañeda, A., y Ruiz, I. (1994). En *La familia en el México urbano. Mecanismos de defensa frente a la crisis (1978-1992)*. México: Consejo Nacional para la Cultura y las Artes.

Sennet, R. (2000). *La corrosión del carácter*. Barcelona: Anagrama.

Sigal, S., y Torre, J. C. (1979). Una reflexión en torno a los movimientos laborales en América Latina. En R. Katzman y J. L. Reyna (eds.), *Fuerza de trabajo y Movimientos Laborales en América Latina* (pp. 139-150). México: El Colegio de México.

Singer, P. (1976). Elementos para una teoría del empleo aplicable a países subdesarrollados. En V. E. Tokman y P. R. Souza (eds.), *El empleo en América Latina. Problemas económicos, sociales y políticos* (pp. 17-60). México: siglo xxi editores/ Consejo Latinoamericano de Ciencias Sociales.

Smith, A. (2006). *Investigación sobre la naturaleza y causa de la riqueza de las naciones. 15ta reimp.* México: Fondo de Cultura Económica.

Sonnleitner, W. (2010). De tapados y acarreados a candidatos y electores: ¿democratización o fragmentación de las culturas e identidades político-partidistas en México? En R. Blancarte (ed.), *Los grandes problemas de México. XVI. Culturas e identidades* (pp. 29-63). México: El Colegio de México.

Souza, P. R., y Tokman, V. E. (1976). El sector informal urbano. En P. R. Souza y V. E. Tokman (eds.), *El empleo en América Latina. Problemas económicos, sociales y políticos.* (pp. 61-83). México: siglo xxi editores/ Consejo Latinoamericano de Ciencias Sociales.

Sue, R. (1992). *El ocio*. México: Fondo de Cultura Económica.

Sussman, M. B., y Burchinal, L. G. (1980). La red familiar del parentesco en la sociedad urbana-industrial de los Estados Unidos. En M. Anderson (comp.), *Sociología de la familia* (pp. 95-113). México: Fondo de Cultura Económica.

Svampa, M. (2003). *Desde abajo. La transformación de las identidades sociales*. Buenos Aires: Universidad de General Sarmiento/ Editorial Biblos.

Swedberg, R. (1987). Economic Sociology: Past and Present. *Current Sociology, 35*(1), 1-154. Recuperado el 15 de noviembre de 2009 de http://csi.sagepub.com.

Tarrow, S. (1998). *Power in movement: social movements and contentious politics*. Cambridge: Cambridge University Press.

Thompson, E. P. (1975). *La Formación Histórica de la Clase Obrera*. Barcelona: Laia.

_____ (1993). *Customs in Common*. New York: The New Press.

Thompson, P. (1989). *The Nature of Work. An introduction to debates on the labour process*. London: Macmillan Education Ltd.

Tilly, C. (1978). *From mobilization to revolution*. Nueva York: Random House.

_____ (1987). The analysis of popular collective action. *European Journal of Operational Research*(30), 223-229.

Tilly, C., & Tarrow, S. (2005). How Political Identities Work. Documento preparado para publicacion en el Hellenic Political Science Review.

Tokman, V. E. (2004). *Una voz en el camino. Empleo y equidad en América Latina: 40 años de búsqueda*. Santiago de Chile: Fondo de Cultura Económica.

Tonkiss, F. (2005). *Space, the City and Social Theory. Social Relations and Urban Forms*. Cambridge: Polity Press.

Topalov, C. (1979). *La urbanización capitalista: algunos elementos para su análisis*. México: Edicol.

Torrado, S. (2006). *Familia y diferenciación social. Cuestiones de método* (1ra reimp.). Buenos Aires: Eudeba.

Touraine, A. (1987). *El regreso del actor*. Buenos Aires: Eudeba.

Turner, G. (1996). *British Cultural Studies*. Londres: Routdledge.

Turner, J. H. (2007). *Human Emotions: A Sociological Theory*. London: Routledge.

Urquijo García, J. I. (2000). *Teoría de las Relaciones Industriales. De cara al siglo XXI*. Caracas: Universidad Católica Andrés Bello.

Van Dijk, T. A. (2002). *El discurso como Estructura y Proceso*. Barcelona: Gedisa.

Vázquez Anderson, A. (2004). Democracia en México: transición hacia un corporativismo social. *Espiral. Estudios sobre Estado y Sociedad, X*, 11-53.

Villasmil Prieto, M. C. (1997). Las familias y sus estrategias: una interpretación a partir de la participación económica familiar *Los retos de la población* (pp. 227-259). México: Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales/ Juan Pablos Editor, S. A.

Waquant, L. (2007). *Los desheredados*. Buenos Aires: Siglo XXI.

Weber, M. (1973). *La ética protestante y el espiritu del capitalismo*. Barcelona: Península.

_____ (2008). *Economía y sociedad: esbozo de la sociología comprensiva* (17ma reimp.). México: Fondo de Cultura Económica.

Weller, J. (2004). El empleo terciario en América Latina: entre la modernidad y la sobrevivencia. *Revista de la CEPAL*, 159-198.

White, H. C. (1981). Production Markets as Induced Role Structures. *Sociological Methodology, 12*, 1-57. Recuperado el 25 de octubre de 2009 de http://biblio.iztapalapa.uam.mx:2090/stable/pdfplus/270738.pdf.

Williamson, O. E. (1989). *Las instituciones económicas del capitalismo*. México: Fondo de Cultura Económica.

Zaremberg Lis, G. (2011). *¿Corporativismo informal? Organizaciones de ambulantes y partidos políticos a partir de la alternancia electoral en México, Distrito Federal (2000-2005)*. Buenos Aires: Consejo Latinoamericano de Ciencias Sociales.

Zemelman, H. (1987). *Uso crítico de la teoría. En torno a las funciones analíticas de la totalidad*. México: Universidad de las Naciones Unidas/ El Colegio de México.

FUENTES

Acuerdo por el que se determina la cromática, rótulos y medios de identificación que deberán aplicarse a los vehículos que prestan el Servicio de Transporte Público Individual de Pasajeros "Taxi" en el Distrito Federal, en sitios autorizados, los radiotaxis y los que operan en hoteles y centros turísticos. (2009, mayo 12). *Gaceta Oficial del Distrito Federal N° 587*, 13 mayo, 2009.

Aviso a los concesionarios del Servicio de Transporte Público Individual de Pasajeros "Taxi" para la sustitución obligatoria de los vehículos que se destinan a dicho servicio, modelos 1998 y de años anteriores. (2008, febrero 12). *Gaceta Oficial del Distrito Federal N° 272*, 12 febrero, 2008.

Aviso por el que se determina la cromática oficial, rótulos y medios de identificación que deberán aplicarse a la totalidad de los vehículos que prestan el Servicio de Transporte Público Individual de Pasajeros "Taxi" en el Distrito Federal. (2008, febrero 12). *Gaceta Oficial del Distrito Federal N° 272*, 12 febrero, 2008.

Aviso por el que se determina la obligatoriedad de la cromática oficial, rótulos y medios de identificación que deberán aplicarse a la totalidad de los vehículos que prestan el Servicio de Transporte Público Individual de Pasajeros "Taxi" en el Distrito Federal (2008, 30 de septiembre). *Gaceta Oficial del Distrito Federal N° 432*, 1° octubre, 2008.

Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática. (2000). Características del Empleo por Entidad Federativa Sitio Web del Instituto Nacional de Información Estadística y Geográfica, Recuperado el 30 de octubre de 2008 de http://www.inegi.org.mx/prod_serv/contenidos/espanol/bvinegi/productos/estudios/sociodemografico/empleoef/2000/empleoef.pdf

_____ (2006). Encuesta Nacional de Ocupación y Empleo.

_____ (2011). Encuesta Nacional de Ocupación y Empleo.

Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal. (2010, octubre 14). *Diario Oficial de la Federación*, 4 noviembre de 2010.

Ley de Transporte y Vialidad del Distrito Federal. (2002, 10 de diciembre). *Gaceta Oficial del Distrito Federal del* 26 diciembre, 2002.

Maldita Vecindad. (1998). El cocodrilo. En *Mostros* [CD]. México: RCA International.

Manual Administrativo de la Secretaría de Transportes y Vialidad. (2003, 17 de febrero). *Oficial del Distrito Federal*, 21 bis Décima Tercer Época. Marzo 11, 2003.

Organización Internacional del Trabajo. (1993). Resolución sobre las estadísticas del empleo en el sector informal, adoptada por la decimoquinta Conferencia Internacional de Estadísticos del Trabajo. Ginebra: Organización Internacional del Trabajo.

_____ (2007). *Key Indicators of the Labour Market Fifth Edition*. Ginebra: Oficina Internacional del Trabajo.

_____ (2011). *Key Indicators of the Labour Market Seventh Edition*. Ginebra: Oficina Internacional del Trabajo.

Reformas a Ley de Transporte y Vialidad del Distrito Federal. *Gaceta Oficial del Distrito Federal*: 13-IX-2004, 25-I-2006, 22-II-2006, 13-IX-2007, 13-IX-2007, 14-XII-2007, 20-XII-2007, 17-VII-2008, 30-IX-2008, 13-IV-2009 y 04-II-2011.

Reformas a Reglamento de Tránsito Metropolitano. *Gaceta Oficial del Distrito Federal*: 16-II-2009, 17-II-2010 y 06-VIII-2010.

Reglamento de Tránsito Metropolitano 2007. (200, 19 de junio). *Gaceta Oficial del Distrito Federal del* 20 junio, 2007.

Secretaría de Transportes y Vialidad del Gobierno de la Ciudad de México. (2007a). 1er Informe de Gobierno. *Web de la Secretaría de Transportes y Vialidad del Gobierno de la Ciudad de México*. Retrieved from http://www.setravi.df.gob.mx/informes/1er_informe2007.html

_____ (2007b). *Encuesta 2007 Origen Destino.* Recuperado el 25 de noviembre de 2008, de la Web

de la Secretaría de Transportes y Vialidad de la Ciudad de México: http://www.setravi.df.gob.mx/index.html

_____ (2009). *3er Informe 2009*. Recuperado el 27 de octubre de 2009, de la Web de la Secretaría de Transportes y Vialidad de la Ciudad de México: http://www.setravi.df.gob.mx/informes/2009/presentacion.html

_____ (2010). *4to Informe 2010*. Recuperado el 09 de noviembre de 2010, del sitio Web de la Secretaría de Transportes y Vialidad de la Ciudad de México: http://www.setravi.df.gob.mx/wb/stv/4o_informe_setravi

ANEXO 1: DATOS Y CUADROS DE REFERENCIA

A. Cálculo de costos de operación del servicio de transporte público individual de pasajeros

Los cuadros siguientes muestran las estructuras de costos según el operador sea o no propietario del vehículo para el año 2011. El cálculo se realiza según las principales características de prestación del servicio. A saber:

Cuadro A.1: Síntesis de principales características de prestación del servicio de taxi a abril de 2011

Días trabajados a la semana:	**6**
Días trabajados al mes:	26
Días trabajados al año:	312
Horas diarias de operación:	12
Km recorridos al día:	300
N° de servicios realizados al día:	20
Ingreso promedio diario de la unidad:	$500.-

Fuente: Elaboración propia con base en entrevistas aplicadas a taxistas entre marzo y abril de 2011

Estas características se corresponden con un día “normal” de trabajo. Sin embargo, debemos tener en cuenta que existen días “malos” (cuando en promedio los ingresos totales son de $300 y días “buenos” cuando lo obtenido es de $600 o más).

Realizamos el cálculo para un taxi que trabaja asociado a una base o sitio. Por ello, se incluye como costo el pago de la cuota a la organización. Si bien los taxis que trabajan bajo la modalidad de libre, no tienen este costo, cuentan otros mayores en otros rubros debido a que se encuentran en circulación más tiempo al día, los vehículos requieren mayor

inversión en mantenimiento y se desgastan más, con lo que las cifras finales de costos totales serían relativamente similares.

Los costos se calculan para un vehículo Nissan Tsuru año 2007. El cálculo de la depreciación se realiza según el método de suma de los dígitos, se considera el 10 por ciento de valor de rescate y vida útil de 7 años. Puesto que los formatos propuestos por la autoridad para la elaboración de estudios para el ajuste de tarifas no incluye el rubro "remuneración del capital" como un costo, no es incluido aquí. Sin embargo, debe acotarse que si se lo incorporara, los costos de operación serían mayores.

Los cuadros siguientes muestran los costos de operación a los que debería incurrir cualquier prestador del servicio de transporte público individual de pasajeros. Sin embargo, no son a los que en la práctica diaria incurren los taxistas. Podrá verificarse que los costos de operación son muy altos y que si efectivamente se los afrontara, los ingresos de los taxistas serían prácticamente nulos, lo que no es así, ya que en el día a día sí obtienen ingresos. Ellos desarrollan una serie de estrategias para minimizar esos costos, aunque muchas veces esa minimización es en el corto plazo, ya que en el tiempo no se verían grandes diferencias.

Pero ¿por qué debemos tener en cuenta los costos reales aun cuando los taxistas no sean en los que incurren efectivamente? Porque nos muestra que una actividad que es vista como relativamente rentable, lo es más por las estrategias que desarrollan los operadores para minimizar o evadir costos. Esas estrategias resultan de interés tanto en el nivel de la acción desarrollada, pero también como habilidades que generan y se vuelven una fuente de distinción, de viveza, de orgullo frente a los demás. Entonces además de ser la manera de superar un obstáculo en el ejercicio de la actividad que de no hacerlo implicaría la no obtención de ingresos, esas prácticas se vuelven significativas para los sujetos.

En el siguiente cuadro mostramos los costos para el caso de que quien opera el taxi es el mismo concesionario y propietario del vehículo. Aquí, el total de los costos son absorbidos por la misma persona.

Cuadro A.2: Costo de prestación del servicio de taxi para operador concesionario y propietario de vehículo a abril de 2011

CONCEPTO	COSTO UNITARIO	CANTIDAD ANUAL	COSTO ANUAL	COSTO MENSUAL	COSTO DIARIO
ENERGÉTICOS					
Precio por litro	9.08	9360.00	84988.80	7082.40	272.40
LUBRICANTES					
Caja y diferencial	30.00	2.00	60.00	5.00	0.19
Motor	70.00	12.00	840.00	70.00	2.69
Filtros cambiados	50.00	12.00	600.00	50.00	1.92
MANTENIMIENTO					
Sistema de frenos	400.00	4.00	1600.00	133.33	5.13
Sistema eléctrico	1200.00	2.00	2400.00	200.00	7.69
Afinación	350.00	12.00	4200.00	350.00	13.46
Motor	30.00	6.00	180.00	15.00	0.58
Embrague	1000.00	1.00	1000.00	83.33	3.21
Caja de velocidades (transmisión)	1800.00	0.50	900.00	75.00	2.88
OTROS					
Llantas	2200.00	1.00	2200.00	183.33	7.05
Dirección, alineación y balanceo	200.00	6.00	1200.00	100.00	3.85
Suspensión	400.00	2.00	800.00	66.67	2.56
Amortiguadores	2300.00	1.00	2300.00	191.67	7.37
Vestiduras	300.00	2.00	600.00	50.00	1.92
Hojalatería y pintura	6000.00	0.50	3000.00	250.00	9.62
DERECHOS ADMINISTRATIVOS					

Tenencia	870.00	1.00	870.00	72.50	2.79
Revista y calcomanía	1127.00	1.00	1127.00	93.92	3.61
Licencia Tarjetón más exámenes	2129.00	0.33	709.67	59.14	2.27
Refrendo de concesión más cursos	5910.00	0.10	591.00	49.25	1.89
Verificación ambiental	299.10	2.00	598.20	49.85	1.92
Taxímetro (actualización y verificación de tarifa)	250.00	1.00	250.00	20.83	0.80
ADICIONALES					
Seguro para la unidad	8500.00	1.00	8500.00	708.33	27.24
Depreciación anual	17388.00	1.00	17388.00	1449.00	55.73
Vestimenta del operador	650.00	4.00	2600.00	216.67	8.33
Lavado del vehículo	30.00	312.00	9360.00	780.00	30.00
Utilización de base o sitio	120.00	52.00	6240.00	520.00	20.00
TOTAL					
Costo total	52862.18		155765.57	12980.46	499.25

Fuente: Elaboración propia con base en entrevistas aplicadas a taxistas entre marzo y abril de 2011

A continuación, los costos para el caso del operador no propietario de la concesión ni del vehículo. Un tercero le cede la operación a cambio del pago de una cuenta diaria.

Cuadro A.3: Costo de prestación del servicio de taxi para operador no concesionario que renta vehículo a abril de 2011

CONCEPTO	COSTO UNITARIO	CANTIDAD ANUAL	COSTO ANUAL	COSTO MENSUAL	COSTO DIARIO
ENERGÉTICOS					
Precio por litro	9.08	9360.00	84988.80	7082.40	272.40
LUBRICANTES					
Caja y diferencial	30.00	2.00	60.00	5.00	0.19
Motor	70.00	12.00	840.00	70.00	2.69
Filtros cambiados	50.00	12.00	600.00	50.00	1.92
DERECHOS ADMINISTRATIVOS					
Licencia Tarjetón más exámenes	2129.00	0.33	709.67	59.14	2.27
ADICIONALES					
Vestimenta del operador	650.00	4.00	2600.00	216.67	8.33
Lavado del vehículo	30.00	312.00	9360.00	780.00	30.00
Utilización de base o sitio	120.00	52.00	6240.00	520.00	20.00
Renta del vehículo	210.00	312.00	65520.00	5460.00	210.00
TOTAL					
Costo total	2548.08		171581.37	14298.45	549.94

Fuente: Elaboración propia con base en entrevistas aplicadas a taxistas entre marzo y abril de 2011

Si ponemos en relación estos costos con los ingresos que los operadores propietarios dicen obtener, se obtienen los siguientes guarismos.

Cuadro A.4: Relación costos-ingresos en prestación de servicio de taxi para operador concesionario y propietario de vehículo a abril de 2011

COSTOS	COSTO ANUAL	COSTO MENSUAL	COSTO DIARIO
Costo total	155765.57	12980.46	499.23
INGRESOS	INGRESO ANUAL	INGRESO MENSUAL	INGRESO DIARIO
Ingreso total	156000.00	13000.00	500.00
Ingreso neto	234.43	19.54	0.77

Fuente: Elaboración propia con base en entrevistas aplicadas a taxistas entre marzo y abril de 2011

Y para el operador no concesionario ni propietario del vehículo:

Cuadro A.5: Relación costos-ingresos en prestación del servicio de taxi para operador no concesionario que renta vehículo a abril de 2011

COSTOS	COSTO ANUAL	COSTO MENSUAL	COSTO DIARIO
Costo total	171581.37	14298.45	549.94
INGRESOS	INGRESO ANUAL	INGRESO MENSUAL	INGRESO DIARIO
Ingreso total	156000.00	13000.00	500.00
Ingreso neto	-15581.37	-1298.45	-49.94

Fuente: Elaboración propia con base en entrevistas aplicadas a taxistas entre marzo y abril de 2011

De los cuadros anteriores se desprende que los operadores que no son además concesionarios trabajan de manera tal que tienen pérdidas, de aproximadamente $50.- diarios. Los concesionarios que operan su taxi obtienen ingresos sumamente bajos, de menos de $1.- al día.

B. Diferencias y similitudes entre taxistas propietarios de vehículo y choferes de taxis. Frecuencias obtenidas de encuesta aplicada a taxistas entre junio y agosto de 2009.

Cuadro B.1: Antigüedad en la ocupación, según la relación del operador con el vehículo

Años de trabajo	Total	Propio	Rentado
Menos de un año	16.36	12.59	21.24
De 1 a 3 años	23.27	19.58	30.09
De 3 a 7 años	16.00	22.38	8.85
Más de 7 años	38.91	43.36	37.17
Sin datos	5.45	2.10	2.65
Total	100.00	100.00	100.00

Fuente: Elaboración propia con base en encuesta propia aplicada a operadores de taxis entre junio y agosto de 2009

Cuadro B.2: Cantidad de días de trabajo a la semana en el taxi, según la relación del operador con el vehículo

Días de trabajo	Total	Propio	Rentado
2	0.73	1.40	0.00
3	1.45	2.80	0.00
4	0.73	1.40	0.00
5	8.73	11.19	5.31
6	53.82	47.55	61.95
7	29.82	33.57	28.32
Sin datos	4.73	2.10	4.42
Total	100.00	100.00	100.00

Fuente: Elaboración propia con base en encuesta propia aplicada a operadores de taxis entre junio y agosto de 2009

Cuadro B.3: Cantidad de horas de trabajo diarias en el taxi, según la relación del operador con el vehículo

Horas de trabajo	Total	Propio	Rentado
3	0.36	0.70	0.00
4	0.36	0.70	0.00
5	0.73	0.70	0.00
6	1.82	2.10	0.88
7	1.45	2.80	0.00
8	8.73	11.89	5.31
9	4.00	4.90	3.54
10	21.09	20.28	23.89
11	5.09	5.59	5.31
12	32.73	32.87	32.74
13	2.91	1.40	5.31
14	7.27	6.29	7.96
15	5.09	2.80	7.96
16	2.91	2.80	3.54
17	0.00	0.00	0.00
18	0.36	0.70	0.00
Sin datos	5.09	3.50	3.54
Total	100	100.00	100.00

Fuente: Elaboración propia con base en encuesta propia aplicada a operadores de taxis entre junio y agosto de 2009

Cuadro B.4: Satisfacción con el ingreso obtenido en el taxi, según la relación del operador con el vehículo

Satisfacción con ingreso	Total	Propio	Rentado

Están satisfechos	36.00	35.66	36.28
No están satisfechos	60.36	61.54	61.06
Sin datos	3.64	2.80	2.65
Total	100.00	100.00	100.00

Fuente: Elaboración propia con base en encuesta propia aplicada a operadores de taxis entre junio y agosto de 2009

Cuadro B.5: Satisfacción con la tarifa vigente para el servicio de transporte público individual de pasajeros, según la relación del operador con el vehículo

Satisfacción con tarifa	Total	Propio	Rentado
Están satisfechos	32.73	25.17	40.71
No están satisfechos	65.09	74.83	55.75
Sin datos	2.18	0.00	3.54
Total	100.00	100.00	100.00

Fuente: Elaboración propia con base en encuesta propia aplicada a operadores de taxis entre junio y agosto de 2009

Cuadro B.6: Propensión al cambio de actividad laboral a una asalariada oficiando como obrero obteniendo ingresos iguales a los del taxi, según la relación del operador con el vehículo

Cambio de trabajo	Total	Propio	Rentado
Sí	39.64	25.17	47.79
No	58.55	74.83	48.67
Sin datos	1.82	0	3.54
Total	100.00	100	100.00

Fuente: Elaboración propia con base en encuesta propia aplicada a operadores de taxis entre junio y agosto de 2009

Cuadro B.7: Participación de taxistas en alguna organización gremial, según la relación del operador con el vehículo

Participación en organización	Total	Propio	Rentado
Sí	66.91	79.02	56.64
No	28	20.28	38.05
Sin datos	5.09	0.70	5.31
Total	100.00	100.00	100.00

Fuente: Elaboración propia con base en encuesta propia aplicada a operadores de taxis entre junio y agosto de 2009

Cuadro B.8: Participación de la familia en la decisión del ingreso a la actividad, según la relación del operador con el vehículo

Participación de la familia en decisión	Total	Propio	Rentado
Sí	34.18	39.16	35.40
No	57.09	53.15	50.44
Sin datos	8.73	7.69	14.16
Total	100.00	100.00	100.00

Fuente: Elaboración propia con base en encuesta propia aplicada a operadores de taxis entre junio y agosto de 2009

Cuadro B.9: Opinión sobre la participación de un familiar cercano en la actividad del taxi, según la relación del operador con el vehículo

Le gustaría que otro familiar fuera taxista	Total	Propio	Rentado
Sí	10.91	11.19	10.62
No	82.91	84.62	81.42
Sin datos	6.18	4.20	7.96
Total	100.00	100.00	100.00

Fuente: Elaboración propia con base en encuesta propia aplicada a operadores de taxis entre junio y agosto de 2009

ANEXO 2: EL TRABAJO DE CAMPO

A. Detalle del trabajo de campo

El trabajo de campo comenzó casi al inicio del proceso de investigación en febrero de 2009. En este tiempo se desarrollaron distintas estrategias de aproximación al objeto de estudio y de técnicas de recolección de información.

A continuación se detallan las actividades realizadas.

- Recopilación y estudio de normas

- Recopilación y estudio de materiales bibliográficos, estadísticos, manuales e informes sobre el transporte en general y el taxi en particular

- Recopilación y estudio de documentación de taxis, taxistas y organizaciones

- Elaboración de una base de datos de organizaciones

- Elaboración de una base de datos con las organizaciones que cuentan con bases y sitios habilitados en la Ciudad de México.

La misma consta de los siguientes datos: nombre de la organización, nombre del responsable, número telefónico de la organización, número del sitio o base, cantidad de espacios asignados, ubicación geográfica de los espacios asignados. Se registraron un total de 344 organizaciones, aunque sabemos que el número real es mayor ya que algunas tienen en trámite las habilitaciones y otras operan sin el permiso que otorga la SETRAVI.

- Aplicación de encuesta

La encuesta fue aplicada a operadores de taxis a través de dos vías principales. La primera, a través de dirigentes de organizaciones. Ellos o bien entregaron los cuestionarios para que los taxistas contestaran o bien nos facilitaron el contacto directo con sus agremiados para que nosotros les explicáramos de qué trataba el mismo y ellos lo respondieran.

El cuestionario aplicado consiste en un instrumento de aplicación autoadministrado, que consta de 63 preguntas divididas en siete bloques. Cada bloque responde a los campos de interés de nuestra investigación. A saber:

- un bloque de preguntas socio-demográficas;
- un bloque de preguntas sobre el trabajo;
- un bloque de preguntas sobre la organización;
- un bloque de preguntas sobre la familia;
- un bloque de preguntas sobre la ciudad;
- un bloque de preguntas sobre el tiempo libre;
- un bloque sobre opinión general sobre los problemas del servicio de taxi y el trabajo como taxista.

Se contestaron 281 cuestionarios válidos.

- Realización de entrevistas

En una primera etapa de exploración se realizaron entrevistas a un funcionario de la Secretaría de Transportes y Vialidad, el Director de Transporte Público Individual de Pasajeros (Taxi), a un ex funcionario experto en transporte y a dirigentes de organizaciones.

Culminada la primera etapa de exploración y habiendo elaborado nuevos instrumentos de recolección de información, se realizaron entrevistas a profundidad a dirigentes, taxistas y concesionarios de taxis que no trabajan el vehículo. Por último se realizó una entrevista estructurada de corta extensión a usuarios del servicio.

Hacia el final del trabajo de campo se realizaron entrevistas a taxistas menos extensas con el fin de tratar algunos temas específicos.

El cuadro siguiente sintetiza la cantidad de entrevistas realizadas según el tipo de entrevistado.

ENTREVISTADO	CANTIDAD
Concesionarios que no trabajan como taxistas	5
Dirigentes	16
Funcionarios/ expertos	3
Taxistas	34
Usuarios	10
Total	68

Además de las entrevistas se mantuvieron un número de conversaciones con otros dirigentes, taxistas, familiares de taxistas, policías, miembros de la Asamblea Legislativa y funcionarios de la Administración Pública que permitieron corroborar y completar la información obtenidas en entrevistas.

- Realización de un grupo de discusión

Se realizó un grupo de discusión con 6 taxistas. Durante la discusión, que se extendió por dos horas y media se tocaron los siguientes temas:

- El trabajo del taxi
- El trabajo en la calle
- La relación con las autoridades (Secretaría de Transportes y Vialidad, inspectores y policías)
- Las relaciones entre taxistas
- Los líderes y organizaciones de taxis

- Las relaciones familiares
- Las relaciones extramatrimoniales
- El machismo
- El nacionalismo

Se apuntó específicamente a recuperar información sobre subjetividad e interacciones sociales en los temas mencionados.

▪ Realización de observaciones

Se realizaron observaciones participantes y no participantes en diversos ámbitos de interacción de los taxistas: en el taxi durante su trabajo, en asambleas de las organizaciones, en movilizaciones, en convivios, en mesas de trabajo de dirigentes y autoridades, en reuniones políticas, en locales de organizaciones, en las viviendas de los taxistas.

El cuadro siguiente sintetiza la cantidad de observaciones realizadas según el objeto de observación.

OBSERVACIÓN	CANTIDAD
Asambleas	10
Convivios	7
Locales de organizaciones	9
Mesas de trabajo	4
Movilizaciones	5
Reuniones políticas	4
Trabajo (en base o sitio)	9
Trabajo (en taxi)	5
Vivienda de taxistas	2
Total	55

- Coordinación de una mesa de discusión

En el marco del Ciclo de Mesas de Debate “Los otros trabajos” organizado por el Seminario de Trabajo No Clásico del Posgrado en Estudios Laborales y la Casa Galván, coordinamos una de las mesas donde se debatió la problemática laboral de los taxistas en la Ciudad de México. Participaron como panelistas el Lic. Víctor Manuel Ramírez Reséndiz, Director General de Servicios de Transporte Individual de Pasajeros de la Secretaría de Transporte y Vialidad de la Ciudad de México; el Sr. Luis Enrique de León Arreola, presidente de la Organización Ecológica de Taxistas Independientes, A. C. y el Sr. Juan Carlos Rovira Alcántar, Presidente de Intertaxis Ejecutivos, A.C. y miembro del Comité Político de Taxistas Panteras, A. C.

Además estuvieron presentes el Secretario del Consejo Nacional de Transporte y dirigentes y taxistas de otras organizaciones. Los temas de debate giraron en torno a las deficientes condiciones de trabajo, la falta de organización colectiva o al menos de unión entre distintas organizaciones, la modernización del servicio, entre otros.

B. Instrumentos de recolección de información

GUION DE ENTREVISTA A TAXISTA

FECHA: **LUGAR:** **NOMBRE DEL ENTREVISTADO:** **EDAD:**	**ORGANIZACIÓN A LA QUE PERTENECE:** **LUGAR/ ZONA DE TRABAJO:** **VEHÍCULO (PROPIO–RENTADO–PRESTADO):**

En los temas a tratar se tiene en cuenta desde el punto de vista objetivo como subjetivo.

MÓDULO TRABAJO

¿Me podría relatar un día típico de su vida?
Control del trabajo (autodefinición de cómo trabajar; las regulaciones estatales, organizacionales, de los pasajeros; uso del vehículo; ajuste de tarifas; manejo del tiempo para el trabajo y para otras actividades; actividades de esparcimiento durante tiempo de trabajo) Espacio de trabajo (trabajar en espacio público; la base como espacio de trabajo y de socialización; problemas urbanos –violencia e inseguridad) Calificaciones
¿Cómo llega usted a ser taxista?
Forma de ingreso a la actividad; historia laboral; organización del servicio
¿Por qué trabaja de taxista y no de alguna otra ocupación?
Ventajas y desventajas de trabajar como taxista comparado con otra ocupación (ingresos –montos, estabilidad–, organización del trabajo); qué es el trabajo en general y el de taxista en particular No contar con derechos de trabajadores formales
Por lo que me cuenta, tiene relación con muchas personas durante un día de trabajo, como otros taxistas, otros miembros de la organización, policía, inspectores, otros conductores de vehículos ¿Cómo es su relación con ellos?
Cómo es la relación; cómo son los otros y cómo lo tratan los otros sujetos; cómo el trata a los otros; cómo los otros taxistas ven y tratan a los otros

¿Y cómo es la relación con otros choferes?
Cómo es la relación; cómo son y cómo los tratan los otros sujetos; generación de reglas de competencia y convivencia
¿Qué problemas y conflictos existen en el trabajo del taxista?
Tipo de problema o conflicto; cómo veía el conflicto en ese momento y ahora; entre quiénes; forma de resolución; importancia de resolución; acción colectiva para resolución ***Si existiera algún conflicto con acción colectiva: ¿Me podría relatar cómo fue todo el proceso de la acción?***
¿Quiénes serían para usted los enemigos de los taxistas? ¿Y los amigos?
Quiénes, por qué y percepción propia y de otros taxistas sobre cada uno
¿Cómo ve usted a su trabajo?
Por qué trabajar, cómo trabajar, por qué trabajar de taxista, ser servidor público, ser transportista, ser un buen taxista
¿Cómo se ve de acá a veinte años?
Situación laboral y familiar; pertenencia a la organización y percepción sobre ésta; disposición y utilización de tiempo de no trabajo; uso y percepción de la ciudad

MÓDULO ORGANIZACIÓN

Para taxistas organizados:

¿Cómo llegó a la organización?
Forma y razón de ingreso; cómo fue el proceso de incorporación
¿Cómo es su organización?
Estructura, razón de ser, objetivos, normas, funciones, dirigencia, ideología o valores compartidos; elección de autoridades; relación con otras organizaciones gremiales, partidos políticos, organización social
¿Cómo es la relación entre los miembros de la organización y con los dirigentes?
Cómo es la relación; cómo son los otros y cómo lo tratan los otros sujetos; actividades de los dirigentes; forma de ejercicio de la autoridad

¿Cómo es una asamblea?
Por qué se realiza, dónde, dinámica, forma de toma de decisiones; forma de toma de decisiones de temas no tratados en asamblea
¿Me podría relatar algún conflicto que hayan tenido recientemente?
Tipo de problema o conflicto; entre quiénes; forma de resolución; importancia de resolución; dinámica de acción colectiva para resolución (toma de decisión, pertinencia de la acción, participación, formas de relación entre participantes)
¿Quiénes son los amigos y los enemigos de la organización?
Quiénes, por qué y percepción propia sobre cada uno
¿Cómo ve usted a la organización?
Qué es la organización (cómo son las otras organizaciones); por qué pertenecer a la organización (por qué no a otra); cómo ven los otros taxistas a la organización

Para taxistas libres:

¿Por qué trabaja libre y no en una organización?
Percepción de las organizaciones (en general), conocimiento particular de alguna; percepción de la necesidad de organización de taxistas; cómo ve a otros taxistas
¿Cómo debería ser una organización para que usted se asociara?
Percepción de la organización ideal
¿Cómo cree usted que pueden solucionarse los problemas de los taxistas si la mayoría no se encuentra agrupada en organizaciones?
Percepción de organizaciones y de la agrupación; formas alternativas de organización

MÓDULO ESPARCIMIENTO

¿Qué hace usted cuando no trabaja?
Actividades, dinámica (con quién, cómo, dónde, cuándo, cada cuánto, por qué realiza esas actividades, formas de relación que se dan en el ejercicio de esas actividades), disposición de tiempo libre; otras actividades que le gustaría realizar (por qué no las realiza, cómo

podría hacer para realizarlas); contar con tiempo de no trabajo para compartir con la familia
Trabajando tantas horas seguramente usted deba parar de manejar, ¿no es cierto? En esos momentos, ¿qué hace?
Por qué dejar de manejar, actividades (con quién, cómo, dónde, cuándo, cada cuánto, por qué realiza esas actividades, formas de relación que se dan en el ejercicio de esas actividades), disposición de tiempo libre; otras actividades que le gustaría realizar (por qué no las realiza, cómo podría hacer para realizarlas)
¿Mientras está manejando conversa con sus pasajeros?
Temas de conversación, por qué conversar, con quiénes conversar

MÓDULO FAMILIA

¿Qué hacen el resto de los miembros de su familia?
Actividades y roles; rol del jefe de familia; división del trabajo doméstico (de familia nuclear y familia extendida); aporte de cada uno a los ingresos familiares; formas de relación entre miembros de familia; forma de toma de decisiones; conflictos familiares
¿Me podría describir el lugar donde vive?
Colonia, ocupaciones a las que se dedican los vecinos, formas de relación entre vecinos; trabajar en zona de residencia, trabajar en zona diferente de la de residencia
¿Cuándo comenzó a trabajar como taxista, su familia participó en la decisión de elegir esta ocupación?
Forma de toma decisiones; visión del trabajo de taxista y los taxistas; visión sobre la organización a la que pertenece
Si no hay otro taxista en la familia ¿Le gustaría que otro miembro de su familia fuera taxista? **Si hay otro taxista en la familia ¿Le gusta que trabaje como taxista?** **Si tiene un hijo taxista, ¿qué pensó usted cuando él le comentó que iba a empezar a trabajar como taxista?** **Si su padre, tío, compadre era taxista antes que él, ¿qué pensaba usted de ese trabajo antes de entrar en la actividad? ¿Qué le dijo él cuando usted le comentó que iba a comenzar a trabajar de taxista?**
Organización del trabajo entre familiares, forma de ejercicio de la autoridad, cómo ve que otros miembros sean taxistas

MÓDULO ESPACIO URBANO

¿Me podría describir cómo es para usted la Ciudad de México?
Fisonomía, normas, sujetos, uso del espacio público, problemas urbanos; cambios en la visión que tenía antes de ser taxista
¿Cómo es trabajar en el espacio público?
Uso, negociación, exclusión del espacio, afectación de los problemas urbanos al trabajo, relación con el Gobierno
En un día de trabajo debe tener contacto con muchas personas, ¿cómo es su relación con ellos?
Cómo es la relación; cómo son los otros y cómo lo tratan los otros sujetos; conflictos, formas de resolución de conflictos
Según se dice en las noticias, en la ciudad se cometen muchos delitos. Usted debe haber presenciado alguno o escuchó a alguien cercano que sufrió uno, ¿me podría relatar cómo fue eso?
¿Qué debería modificarse en la ciudad para que el trabajo del taxista pudiera realizarse en mejores condiciones?

GUION DE ENTREVISTA A PASAJERO

FECHA:
LUGAR:
NOMBRE DEL ENTREVISTADO:
EDAD:

¿Me podría contar por qué utiliza el servicio de taxi?
Por qué, para qué, cuándo, cada cuánto, tipo de servicio utilizado
¿Qué opina sobre el servicio de taxis?
Organización del servicio, vehículos, tarifas
¿Qué opina de los taxistas?
Taxistas en general y en particular alguno conocido
¿Cómo es la relación que usted suele entablar con los taxistas?
Cómo es la relación; cómo lo trata el taxista; de qué conversan, juicio sobre las conversaciones

GUIÓN DE ENTREVISTA A DIRIGENTE DE ORGANIZACIÓN DE TAXISTAS

FECHA:
LUGAR:
NOMBRE DEL ENTREVISTADO:
EDAD:
ORGANIZACIÓN:

MÓDULO ORGANIZACIÓN

¿Cómo llega a usted a ser líder de la organización? ¿Usted había sido o es taxista?
¿Hace cuánto tiempo usted es líder de la organización?
¿Cuál es su rol dentro de la organización?
¿Cuándo y cómo nace la organización? ¿Quiénes la formaron?
¿Tienen algún local o dónde funcionan físicamente?
¿La organización tiene diferentes órganos, como comisión directiva, asamblea u otros?
¿Qué funciones tienen? ¿Cuánto tiempo duran en sus cargos?
¿Cómo son elegidos los líderes?
¿Tienen algún estatuto o reglamentación interna?
¿A quiénes representa la organización (líneas, bases de taxis)? ¿Cuántos asociados tiene?
¿Cómo decide un taxista unirse a la organización?
¿Cómo es su relación con los taxistas miembros de la organización?
¿Cómo cree usted que los taxistas ven a la organización (sienten que la organización realmente los representa)?
¿Por qué cree usted que hay taxistas que no se unen a ninguna organización?
¿Tiene la organización la organización una ideología en particular?
¿Hay corrientes diferentes dentro de la organización? ¿En qué se diferencian unas de otras?

¿Cómo informan los líderes o el comité ejecutivo las decisiones que toman al resto de los miembros de la organización?

¿Realizan asambleas o reuniones? ¿Cada cuánto las realizan? ¿Cuántos miembros de la organización participan normalmente? ¿Qué temas se tratan? ¿Quiénes son los que generalmente hablan? ¿Cómo se toman las decisiones en las asambleas?

¿Existen otras instancias de participación de los asociados? ¿Cuáles? ¿Cada cuánto se realizan? ¿En qué consisten?

¿Cuáles son las principales actividades que realiza la organización?

¿Cuáles son las principales demandas que ha defendido últimamente la organización? ¿Ante quién? ¿Se resolvieron? ¿Cómo se llegaron a resolver?

¿Cuáles son los conflictos más importantes que han tenido recientemente? ¿Con quiénes? ¿Cómo se resolvieron?

¿Han realizado manifestaciones, marchas o alguna otra medida de este tipo? ¿Qué los motivó a realizarlo? ¿Cómo se decidió realizarlo? ¿Quiénes participaron en la manifestación u otra? ¿Algunos miembros no participaron? ¿Por qué?

¿Cómo es la relación de la organización con el Gobierno de la Ciudad y con el Federal?

¿La organización tiene relación con algún partido u organización política? ¿Cómo es esa relación?

¿La organización tiene relación con algún sindicato o alguna organización social? ¿Cómo es esa relación?

¿Quién diría usted que son “amigos” de la organización?

¿Quién considera usted que son los “enemigos” de la organización?

MÓDULO TRABAJO DE LOS TAXISTAS

¿Cómo llega una persona a ser taxista?

En general, ¿cuántas horas trabaja un taxista?

¿Son propietarios del vehículo o lo rentan? ¿Nota diferencias entre el que es propietario o el que renta el coche? ¿Cuáles?

¿Cuánto dinero le queda al taxista para él al día?

¿Cuántos años trabaja una persona como taxista?

¿Cómo decide ser taxi libre, de sitio, turístico, etc.? ¿Nota diferencias entre el trabajo del taxi libre, de sitio, turístico, etc.? ¿Cuáles?

¿Pueden los taxistas levantar pasajeros en cualquier lugar de la ciudad? Si no es así, ¿por qué? ¿cómo se define esto?

¿Cómo cree usted que los taxistas consideran a su trabajo? ¿Les gusta ser taxista?

¿Qué beneficios cree usted tiene para el trabajador ser taxista con respecto de ser obrero en una fábrica?

¿Qué perjuicios cree usted tiene para el trabajador ser taxista con relación a un trabajo de asalariado en una empresa?

¿Cómo es la relación entre los taxistas? ¿Realizan actividades juntos? ¿Cuáles?

¿Cómo es la relación entre taxistas y pasajeros?

¿Cómo es la relación entre taxistas y autoridad pública: policía, servicios públicos, el gobierno en general?

¿Cómo es la relación entre taxistas y los conductores de otros vehículos –microbuseros, particulares?

¿Qué cree usted que opina la ciudadanía sobre el servicio de taxis?

¿Qué opina usted sobre los taxis tolerados (piratas)? ¿Cómo es la relación entre los taxistas registrados y de tolerados?

¿Cuáles cree usted que son los principales problemas a los que se enfrenta el taxista?

GUIÓN DE ENTREVISTA A FUNCIONARIO PÚBLICO

FECHA:
LUGAR:
NOMBRE DEL ENTREVISTADO:
EDAD:
CARGO:

MÓDULO POLÍTICA PÚBLICA

¿Cuáles son las principales líneas de política pública del Gobierno en relación con los taxistas?
¿Cuáles son sus tareas habituales?
¿Qué actividades están realizando actualmente?
¿Hubo alguna circunstancia externa que facilitara los procesos (de ejecución de política) o hiciera más fácil la ejecución de las actividades previstas?
¿Hubo alguna circunstancia externa que dificultara los procesos (de ejecución de política) o hiciera más difícil la ejecución de las actividades previstas?
¿Cuáles son a su juicio los problemas más importantes que debe encarar su dirección?
El tema taxis, ¿sólo se trabaja desde la SETRAVI?
Si se trabaja en otras (de la SETRAVI o de otros organismos), ¿en cuáles? ¿De qué se encargan?
¿Se trabaja en conjunto? ¿De qué manera?
¿Cómo es la relación en materia de definición de política y gestión con los Gobiernos de los Estados y/o Municipios vecinos?
¿Se definen políticas de manera conjunta en materia de transporte en general y de taxis en particular? ¿Cuáles? ¿Cómo es el proceso?

MÓDULO SERVICIO DE TAXIS

¿Qué normas rigen para la actividad del taxi?

¿Cómo se otorgan los permisos para circular?

¿Qué trámites hay que realizar para obtener una placa?

¿Qué mecanismos implementa la SETRAVI para evitar la venta y renta de placas?

¿Cuáles son las quejas más comunes de los ciudadanos?

¿Tienen un registro de ellas?

¿Cómo intentan darle respuesta?

MÓDULO TRABAJO DE LOS TAXISTAS

¿Cuántos taxistas hay en la Ciudad?

¿Sabe cuántas son mujeres?

¿Sabe cuánto gana aproximadamente un taxista?

¿Cuántas horas trabaja?

¿Cuántos días trabaja a la semana?

¿Los taxistas pagan impuestos?

¿Cuáles?

En general, ¿cree usted que es una actividad que se realiza de manera estable o es transitoria?

Sabemos que en ocasiones quien maneja el vehículo no es su propietario, ¿sabe cuánto cuesta un alquiler?

¿Quiénes son propietarios y a quién/es los alquilan (un taxista que tiene más de un vehículo, un jubilado que tiene un auto, los sitios, etc.)?

¿Cuándo se alquila alguna unidad, viene con la placa u otros permisos?

¿El taxista que renta el coche tiene que hacer algún trámite de registro, permiso u otro? ¿Cuál/es?

¿Sabe usted qué hacen los taxistas cuando no tienen pasajeros o están circulando buscándolos?

¿Conoce casos de violencia entre taxistas o entre taxistas y ciudadanos? ¿Podría relatarnos cómo son esos casos?

¿Sabe usted cómo son las condiciones de salud de los trabajadores?

¿Los taxistas tienen algún tipo de protección social (seguridad social, prestaciones)?

¿Cuáles?

¿Sabe de relaciones afectivas o íntimas entre chofer y pasajero (prestador de servicio y usuario)? ¿Se dan en realidad o cree que son fantasías?

MÓDULO ORGANIZACIONES

¿Cómo se organizan colectivamente los taxistas?

¿Cuáles son las organizaciones más importantes?

¿Qué diferencias hay entre organizaciones de taxistas "legales" y "piratas"?

¿Sabe si las distintas organizaciones tienen ideologías particulares? ¿Cuáles son las ideologías de las distintas organizaciones?

¿Sabe usted si tienen relación con algunos partidos políticos? ¿Con cuáles? ¿Cómo es la relación entre las organizaciones y los partidos?

¿Cuáles cree usted que son los objetivos de las organizaciones?

¿Cuáles cree usted que son las actividades más importantes que desarrollan las organizaciones?

¿Cree usted que algunas son más democráticas que otras?

¿Qué es lo que las diferencia?

¿Cómo son las relaciones entre las distintas organizaciones?

¿Es similar con todas las organizaciones?

¿Con cuáles tienen mayores conflictos?

¿Cómo es la relación entre las organizaciones y la SETRAVI?

¿Existen casos de taxistas que no pertenecen a organizaciones?

¿Se acercan solos a la SETRAVI?

¿Cómo negocian con ellos?

Los taxistas "independientes" ¿Tienen problemas con las organizaciones?

¿Ha/n desaparecido alguna/s organización/es desde que usted está en su cargo?

¿Por qué?

¿Trabajan proyectos conjuntos entre SETRAVI y otras organizaciones?

¿Cuáles?

MÓDULO CONFLICTOS

¿Cuáles son las principales demandas de los taxistas?

¿Cuáles han sido los conflictos recientes más importantes?

¿Cómo se solucionaron esos conflictos?

¿Cómo manifiestan en general los taxistas el conflicto?

¿Se suelen unir diversas organizaciones para realizar demandas o manifestarse; o para realizar mítines, asambleas?

¿Suelen participar todos los miembros de las organizaciones?

¿Cree usted que los taxistas participan de las acciones colectivas por propia voluntad o por que las organizaciones en cierto modo los obligan a participar?

GUIÓN DE OBSERVACIÓN DE ASAMBLEA

Contextualización:
Cómo se ha concertado la observación, contactos, cómo se llegó, etcétera.

Datos Situacionales:
Observador:
Fecha:
Hora:
Duración aproximada:
Lugar:
Dirección:

Sobre la asamblea:
Tipo de asamblea:
Duración de la asamblea:
Hora programada de inicio:
Hora real de inicio:
Hora de finalización:
Número de personas asistiendo a la asamblea:
Otras personas presentes (quiénes son y qué hacen):

Espacio físico:

Describir el espacio físico (edificación general y lugar específico) donde se realiza la asamblea de la organización (características, distribución y uso de ambientes, fachada, mobiliario, artefactos electrónicos, etcétera)

Describir el entorno (del barrio o colonia)

Distinguir si hay presentes identificaciones de la organización, materiales, etc. y describirlas

Dinámica de la Asamblea:

Registrar el orden del día

Describir la vigilancia (toma de asistencia, personas que vigilen quién habla, de qué se habla, las actitudes, cómo lo hacen)

Describir a los oradores programados, temas tratados y forma de tratarlos (formas de argumentar, informar, persuadir, recursos estilísticos y gestuales)

Describir las reacciones ante las palabras del orador (interrupciones, murmullos, gritos, burlas, expresiones gestuales, suspiros)

Describir a oradores no programados, temas tratados y forma de tratarlos (formas de argumentar, informar, persuadir, recursos estilísticos y gestuales)

Describir la manera en que se introducen temas y oradores no programados (atención prestada, a todos se les permite participar, se continúa el tema luego de introducido por la primera persona)

Describir la ubicación de los participantes (por afinidad, cargos, aleatoria, ubicación del Presidente, Secretario y Tesorero de la organización, etcétera)

Describir la atención prestada por los asistentes (atenta, se encuentran por compromiso, toman nota, etcétera)

Describir las discusiones

Describir cómo se toman las decisiones

Describir cómo se cierra la asamblea

Describir qué sucede luego de terminada la asamblea (se van, se quedan, se juntan por grupos, comentarios)

Formas de interacción antes y después de la Asamblea:

Describir las formas de relación entre conductores, entre conductores y líder, entre líder y otros trabajadores (confianza, desconfianza, respeto, desprecio, igualdad, símbolos de jerarquía, etc.)

Describir las conversaciones entre los conductores, entre conductores y líder, entre líder y otros trabajadores; identificar quejas, demandas, anécdotas, concertación de actividades extra laborales; lenguaje y expresiones no verbales utilizadas

Identificar situaciones de violencia, insultos, miradas de recelo, amenazas, chistes con doble sentido entre los trabajadores, o entre ellos y terceros

Para asamblea ordinaria con elección de autoridades (sumado a los puntos anteriores):

Describir la actitud y temas de conversación de los asistentes al ingresar, durante y después de la asamblea electoral

Describir a las autoridades de la asamblea

Describir los temas tratados por el orador y cómo se introduce la elección

Describir la forma de elección (voto secreto por papel, por urna, mano alzada u otra)

Identificar si se controla el voto y de qué manera

Describir cómo se contabilizan los votos y cómo se da a conocer el resultado

Describir cómo se cierra la asamblea electoral

Identificar estado de ánimo de ganadores, perdedores y de los votantes en general luego de dado a conocer el resultado

Describir festejos, reclamos, denuncias

Comentarios:
Reacción y predisposición a la observación
Problemas y dificultades encontradas
Anécdotas

GUIÓN DE OBSERVACIÓN DE LUGAR DE TRABAJO

Contextualización:

Cómo se ha concertado la observación, contactos, cómo se llegó, etcétera.

Datos Situacionales:

Observador:

Fecha:

Hora:

Duración aproximada:

Lugar:

Dirección:

Sobre el lugar de trabajo:

Tipo de lugar de trabajo:

Horario de trabajo:

Número y rol de personas en el lugar:

Otras personas presentes (quiénes son y qué hacen):

Espacio físico:

Describir el espacio de trabajo

Describir el entorno (fisonomía del lugar y nivel socioeconómico de los habitantes de la calle, colonia)

Distinguir si hay presentes identificaciones de la organización, materiales, etc. y describirlas

Los actores:

Identificar y describir a los choferes y otros trabajadores: edad, condiciones de salud, presencia, fatiga, vestimenta, estado de ánimo

Identificar y describir a otros trabajadores: edad, condiciones de salud, presencia, fatiga, vestimenta, estado de ánimo

Describir a los pasajeros: edad, sexo, condición socioeconómica, estado de ánimo, etc.

Dinámica de trabajo:

Relatar la jornada de trabajo

Registrar las actividades desarrolladas

Describir el control (toma de asistencia, horarios, reglas, forma de ejercicio de control)

Describir los tiempos de descanso (lugar, actividades realizadas, frecuencia y duración)

Formas de interacción:

Describir las formas de relación (confianza, desconfianza, respeto, desprecio, igualdad, símbolos de jerarquía, etc.) entre conductores; entre conductores y líder; entre líder y otros trabajadores; entre conductores y pasajeros; entre conductores y autoridad pública; entre conductores y otros conductores de vehículos; entre conductores y transeúntes

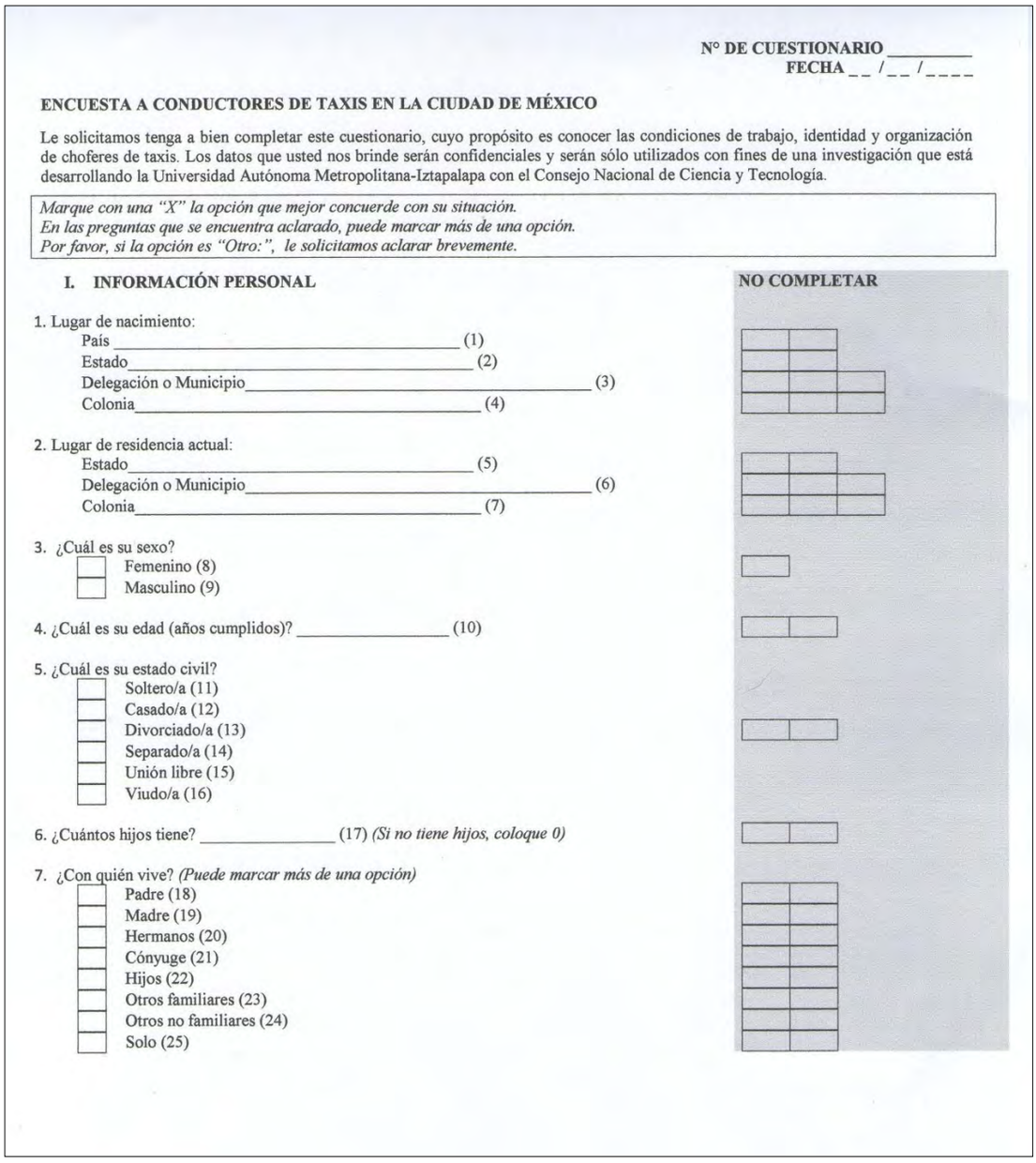
Describir las conversaciones entre choferes; entre choferes y líder; entre líder y otros trabajadores; entre trabajadores y pasajeros; entre conductores y autoridad pública; entre conductores y otros conductores de vehículos; entre conductores y transeúntes

Identificar lenguaje y expresiones no verbales utilizadas

Identificar situaciones de violencia, insultos, miradas de recelo, amenazas, chistes con doble sentido entre los trabajadores, o entre ellos y terceros Identificar la presencia de familiares en el lugar de trabajo; describir propósito de visita o estancia en el lugar y la relación con el trabajador

Comentarios: Reacción y predisposición a la observación Problemas y dificultades encontradas Anécdotas

ENCUESTA A TAXISTAS



Nº DE CUESTIONARIO _____
FECHA __ /__ /____

ENCUESTA A CONDUCTORES DE TAXIS EN LA CIUDAD DE MÉXICO

Le solicitamos tenga a bien completar este cuestionario, cuyo propósito es conocer las condiciones de trabajo, identidad y organización de choferes de taxis. Los datos que usted nos brinde serán confidenciales y serán sólo utilizados con fines de una investigación que está desarrollando la Universidad Autónoma Metropolitana-Iztapalapa con el Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología.

Marque con una "X" la opción que mejor concuerde con su situación.
En las preguntas que se encuentra aclarado, puede marcar más de una opción.
Por favor, si la opción es "Otro:", le solicitamos aclarar brevemente.

I. INFORMACIÓN PERSONAL

NO COMPLETAR

1. Lugar de nacimiento:
   - País _____ (1)
   - Estado _____ (2)
   - Delegación o Municipio _____ (3)
   - Colonia _____ (4)

2. Lugar de residencia actual:
   - Estado _____ (5)
   - Delegación o Municipio _____ (6)
   - Colonia _____ (7)

3. ¿Cuál es su sexo?
   - ☐ Femenino (8)
   - ☐ Masculino (9)

4. ¿Cuál es su edad (años cumplidos)? _____ (10)

5. ¿Cuál es su estado civil?
   - ☐ Soltero/a (11)
   - ☐ Casado/a (12)
   - ☐ Divorciado/a (13)
   - ☐ Separado/a (14)
   - ☐ Unión libre (15)
   - ☐ Viudo/a (16)

6. ¿Cuántos hijos tiene? _____ (17) *(Si no tiene hijos, coloque 0)*

7. ¿Con quién vive? *(Puede marcar más de una opción)*
   - ☐ Padre (18)
   - ☐ Madre (19)
   - ☐ Hermanos (20)
   - ☐ Cónyuge (21)
   - ☐ Hijos (22)
   - ☐ Otros familiares (23)
   - ☐ Otros no familiares (24)
   - ☐ Solo (25)

8. ¿Cuál es el nivel de estudios más alto que ha alcanzado?
- ☐ Sin estudios (26)
- ☐ Primario incompleto (27)
- ☐ Primaria (28)
- ☐ Secundaria (29)
- ☐ Carrera Técnica (30)
- ☐ Preparatoria (31)
- ☐ Universidad (32)
- ☐ Posgrado (33)

II. TRABAJO

9. ¿Qué tipo de taxi conduce?
- ☐ Libre (34)
- ☐ De sitio (35)
- ☐ Radiotaxi (36)
- ☐ Turístico (37)
- ☐ De Montaña (38)

10. ¿El vehículo que usted conduce es…?
- ☐ Propio (39) - *Pase a la pregunta 14*
- ☐ Prestado (40) - *Pase a la pregunta 14*
- ☐ Rentado (41) - *Pase a la pregunta 11*

11. ¿El coche lo renta…?
- ☐ Por día (42) - *Pase a la pregunta 12*
- ☐ Por mes (43) - *Pase a la pregunta 13*

12. ¿Cuánto paga por día como renta? $_____ (44) - *Pase a la pregunta 14*

13. ¿Cuánto paga por mes como renta? $_____ (45) - *Pase a la pregunta 14*

14. ¿Cuántos años ha trabajado en su vida como taxista?
- ☐ Menos de un año (46)
- ☐ De uno a tres años (47)
- ☐ De tres años a siete años (48)
- ☐ Más de siete años (49)

15. ¿Cómo comenzó a trabajar como taxista?
- ☐ Por recomendación o sugerencia de familiares (50)
- ☐ Por recomendación o sugerencia de amigos (51)
- ☐ Por recomendación o sugerencia de vecinos (52)
- ☐ Por recomendación o sugerencia ex compañeros de trabajo (53)
- ☐ Otro: _____ (54)

16. Antes de trabajar como taxista, ¿qué trabajo realizaba? *(Puede marcar más de una opción)*
- ☐ Ninguno, éste es mi primer trabajo (55) - *Pase a la pregunta 19*
- ☐ Empleado de empresa privada (56) - *Pase a la pregunta 18*
- ☐ Empleado del Estado (57) - *Pase a la pregunta 18*
- ☐ Trabajaba por mi cuenta (58) - *Pase a la pregunta 18*
- ☐ Otro: _____ (59) - *Pase a la pregunta 18*

17. ¿Cuál era su ocupación anterior? _____(60)

18. Antes de trabajar como taxista, ¿trabajó alguna vez en su vida como…? *(Puede marcar más de una opción)*
- ☐ Conductor de microbús (61)
- ☐ Conductor de autobús (62)
- ☐ Conductor de camión de carga (63)
- ☐ Conductor de otro tipo de vehículo (64)

19. En promedio, ¿cuántos días trabaja a la semana como taxista? _____(65)

20. En promedio, ¿cuántas horas trabaja por día como taxista? _____(66)

21. ¿En qué turno trabaja?
- ☐ Día (67)
- ☐ Noche (68)
- ☐ Día y noche (69)

22. En promedio, ¿cuánto dinero obtiene en total por pasajes al día? $ _____(70)

23. En promedio, ¿cuánto dinero obtiene para usted al día? $ _____(71)

24. ¿Se encuentra usted satisfecho con lo que gana?
- ☐ Sí (72)
- ☐ No (73)

25. ¿Considera que la tarifa que se cobra al pasajero es justa?
- ☐ Sí (74)
- ☐ No (75)

26. Si consiguiera trabajo de obrero en una fábrica ganando lo mismo que lo que obtiene actualmente, ¿dejaría de ser taxista?
- ☐ Sí (76)
- ☐ No (77)

27. ¿Tiene alguno de los siguientes seguros? *(Puede marcar más de una opción)*
- ☐ IMSS (78) - *Pase a la pregunta 28*
- ☐ ISSTE (79) - *Pase a la pregunta 28*
- ☐ Seguro Popular (80) - *Pase a la pregunta 28*
- ☐ Otro: _____ (81) - *Pase a la pregunta 28*
- ☐ Ninguno (82) - *Pase a la pregunta 29*

28. ¿Se encuentra satisfecho con la prestación de su seguro?
- ☐ Sí (83)
- ☐ No (84)

29. Para usted, ¿trabajar como taxista es…?
- ☐ Seguro (85)
- ☐ Inseguro (86)

30. ¿Participa usted en algún Programa de Seguridad Pública?
- ☐ Sí (87) - *Pase a la pregunta 31*
- ☐ No (88) - *Pase a la pregunta 32*

31. ¿Cómo se llama el Programa en que participa? $ _____(89)

32. Para usted, ¿el trabajo de taxista es…? *(Puede marcar más de una opción)*
- ☐ Agradable (90)
- ☐ Desagradable (91)
- ☐ Saludable (92)
- ☐ Insalubre (93)
- ☐ Tranquilo (94)
- ☐ Intranquilo (95)
- ☐ Cómodo (96)
- ☐ Estrestante (97)
- ☐ Otro: _____ (98)

33. En general, ¿cómo es su relación con otros taxistas? *(Puede marcar más de una opción)*
- ☐ De amistad (99)
- ☐ De romance (100)
- ☐ De enemistad (101)
- ☐ De competencia (102)
- ☐ De rivalidad (103)
- ☐ De indiferencia (104)
- ☐ Otro: _____ (105)

34. En general, cuando usted lo necesita ¿sus compañeros son…? *(Puede marcar más de una opción)*
- ☐ Solidarios (106)
- ☐ Indiferentes (107)
- ☐ Otro: _____ (108)

35. Para usted, ¿otro taxista es…? *(Puede marcar más de una opción)*
- ☐ Un compañero (109)
- ☐ Un competidor (110)
- ☐ Una persona que se está ganando la vida (111)
- ☐ Otro: _____ (112)

36. ¿Considera usted que los taxistas debieran unirse?
- ☐ Sí (113)
- ☐ No (114)

37. ¿Qué factores cree usted que en su lugar de trabajo son causantes de conflictos entre taxistas? *(Puede marcar más de una opción)*
- ☐ Problemas personales (115)
- ☐ Problemas familiares (116)
- ☐ Competencia por el pasaje (117)
- ☐ Falta de ética (118)
- ☐ Favoritismo por parte de los propietarios del sitio (119)
- ☐ Problemas de tránsito (120)
- ☐ Otro: _____ (121)

38. ¿Cuál cree usted es la percepción que tiene la ciudadanía sobre el servicio de taxis? (*Puede marcar más de una opción)*

- ☐ Es bueno (122)
- ☐ Es malo (123)
- ☐ Es seguro (124)
- ☐ Es inseguro (125)
- ☐ Es caro (126)
- ☐ Es barato (127)
- ☐ Otro: _____ (128)

39. En general, ¿cómo es su actitud hacia los pasajeros? *(Puede marcar más de una opción)*

- ☐ De cordialidad (129)
- ☐ De amabilidad (130)
- ☐ De respeto (131)
- ☐ De indiferencia (132)
- ☐ De subordinación (133)
- ☐ De desprecio (134)
- ☐ De imposición (135)
- ☐ De humillación (136)
- ☐ Otro: _____ (137)

40. Para usted, ¿qué significa su trabajo como taxista? *(Puede marcar más de una opción)*

- ☐ Un medio para obtener ingresos (138)
- ☐ Un complemento a otros ingresos del hogar (139)
- ☐ Una forma de vida (140)
- ☐ Un espacio de reunión con compañeros (141)
- ☐ Independencia y libertad por no estar bajo las órdenes de un patrón (142)
- ☐ La única alternativa que queda ante no tener otro trabajo (143)
- ☐ Una actividad temporal mientras consigue otro trabajo (144)
- ☐ Satisfacción personal (145)
- ☐ Otro: _____ (146)

41. Además de su trabajo como chofer de taxi ¿tiene otra ocupación remunerada?

- ☐ Sí (147) - *Pase a la pregunta 42*
- ☐ No (148) - *Pase a la pregunta 45*

42. ¿Qué otra ocupación desarrolla? _____ (149)

43. En promedio, ¿cuánto dinero obtiene por semana por esa otra ocupación? $ _____ (150)

44. En esa otra ocupación, ¿usted es…?

- ☐ Empleado de empresa privada (151)
- ☐ Empleado del Estado (152)
- ☐ Trabajador por su cuenta (153)
- ☐ Otro: _____ (154)

III. ORGANIZACIÓN

45. ¿Usted forma parte de alguna organización de choferes de taxis?
- ☐ Sí (155) - *Pase a la pregunta 46*
- ☐ No (156) - Pase *a la pregunta 54*

46. ¿Cómo se llama la organización? _____ (157)

47. ¿Considera usted que la organización defiende los intereses de los choferes de taxis?
- ☐ Sí (158)
- ☐ No (159)

48. ¿Tiene usted alguna obligación con la organización? *(Puede marcar más de una opción)*
- ☐ Elegir a las autoridades (160)
- ☐ Pago de cuota (161)
- ☐ Asistencia a asambleas, mitines o similares (162)
- ☐ Asistencia a manifestaciones, marchas o similares (163)
- ☐ Otro: _____ (164)
- ☐ Ninguna (165)

49. ¿Con qué frecuencia asiste a asambleas, reuniones de la organización?
- ☐ Siempre (166)
- ☐ Casi siempre (167)
- ☐ A veces (168)
- ☐ Casi nunca (169)
- ☐ Nunca (170)

50. ¿Con qué frecuencia participa en la toma de decisiones de la organización?
- ☐ Siempre (171)
- ☐ Casi siempre (172)
- ☐ A veces (173)
- ☐ Casi nunca (174)
- ☐ Nunca (175)

51. ¿Con qué frecuencia participa de una manifestación u otra medida de acción de su organización?
- ☐ Siempre (176) - *Pase a la pregunta 52*
- ☐ Casi siempre (177) - *Pase a la pregunta 52*
- ☐ A veces (178) - *Pase a la pregunta 52*
- ☐ Casi nunca (179) - *Pase a la pregunta 52*
- ☐ Nunca (180) - *Pase a la pregunta 53*

52. Si participa en alguna manifestación u otra acción de su organización, ¿por qué decide hacerlo? *(Puede marcar más de una opción)*
- ☐ Porque las demandas lo justifican (181)
- ☐ Porque pertenecer a la organización implica participar en ese tipo de acciones (182)
- ☐ Porque participar significa mostrar apoyo a los compañeros (183)
- ☐ Porque lo ordena el líder y de no participar puede haber sanciones o castigos (184)
- ☐ Otro: _____ (185)

53. ¿Si usted pudiera abandonaría la organización?
- ☐ Sí (186)
- ☐ No (187)

IV. LA CIUDAD

54. ¿Cuáles son para usted los aspectos positivos más importantes de la Ciudad de México? *(Puede marcar más de una opción)*

- ☐ Extensión de la ciudad (188)
- ☐ Ciudadanos correctos (189)
- ☐ Actividades culturales (190)
- ☐ Mucho turismo (191)
- ☐ Espacios de recreación (192)
- ☐ Ciudad bella (193)
- ☐ Calles de circulación rápida (194)
- ☐ Diversidad de tipo de gente (195)
- ☐ Gobierno que favorece a los ciudadanos (196)
- ☐ Gobierno que coopera con los taxistas (197)
- ☐ Otro: _____ (198)

55. ¿Cuáles son para usted los aspectos negativos más importantes de la Ciudad de México? *(Puede marcar más de una opción)*

- ☐ Asaltos (199)
- ☐ Estrés (200)
- ☐ Tráfico (201)
- ☐ Inseguridad (202)
- ☐ Calles cortadas por obras (203)
- ☐ Calles con baches (204)
- ☐ Contaminación (205)
- ☐ Extensión de la ciudad (206)
- ☐ Ciudadanos agresivos (207)
- ☐ Gobierno que no favorece a los ciudadanos (208)
- ☐ Gobierno que no coopera con los taxistas (209)
- ☐ Grandes diferencias entre ricos y pobres (210)
- ☐ Otro: _____ (211)

56. ¿Piensa que la ciudad es...? *(Puede marcar más de una opción)*

- ☐ Un buen lugar para trabajar (212)
- ☐ Un caos (213)
- ☐ Segura (214)
- ☐ Insegura (215)
- ☐ Ordenada (216)
- ☐ Desordenada (217)
- ☐ Violenta (218)
- ☐ Agradable (219)
- ☐ Otro: _____ (220)

V. FAMILIA

57. ¿Algún otro miembro de su familia es taxista?

- ☐ Sí (221)
- ☐ No (222)

58. ¿Algún miembro de su familia participó en la decisión de que usted comenzara a trabajar como taxista?

- ☐ Sí (223)
- ☐ No (224)

59. ¿Le gustaría que su hijo o su hermano fuera taxista?

- ☐ Sí (225)
- ☐ No (226)

60. ¿Qué opinan los miembros de su familia de su trabajo como taxista? *(Puede marcar más de una opción)*

- ☐ Les gusta que usted sea taxista (227)
- ☐ Es un trabajo como cualquier otro (228)
- ☐ No les gusta que usted sea taxista (229)
- ☐ Piensan que es inseguro ser taxista (230)
- ☐ Otro: _____ (231)

VI. TIEMPO LIBRE Y ACTIVIDADES EXTRA LABORALES

61. ¿Usted es miembro o participa en…? *(Puede marcar más de una opción)*

- ☐ Club deportivo (232)
- ☐ Junta de vecinos (233)
- ☐ Organización religiosa, culto, iglesia o similar (234)
- ☐ Partido político (235)
- ☐ Sindicato (236)
- ☐ Otro: _____ (237)
- ☐ Ninguna (238)

62. ¿Usted realiza alguna de las siguientes actividades con otros choferes de taxis? *(Puede marcar más de una opción)*

- ☐ Practican algún deporte (239)
- ☐ Asisten a presenciar algún espectáculo deportivo (240)
- ☐ Realizan alguna actividad cultural (241)
- ☐ Se juntan a comer (242)
- ☐ Se juntan a beber (243)
- ☐ Se juntan con las familias (244)
- ☐ Participan de prácticas religiosas (245)
- ☐ Participan en un partido político (246)
- ☐ Otro: _____ (247)
- ☐ No realiza ninguna actividad con otros choferes de taxis (248)

VII. OPINIÓN GENERAL

63. ¿Cuáles son para usted los principales problemas que presenta su trabajo y/o el servicio de taxis?

a. _____ (249)
b. _____ (250)
c. _____ (251)
d. _____ (252)

¡Muchas gracias por su atención!