

EL PROYECTO DE CIUDADES BICENTENARIO EN EL ESTADO DE MÉXICO, Y LA RECONFIGURACIÓN DEL CAPITAL LOCAL. EL CASO DE LOS CONCESIONARIOS DE TRANSPORTE PÚBLICO EN LA MODALIDAD DE TAXI EN EL MUNICIPIO DE ZUMPANGO.

*Yasmin Hernández Romero*¹

Raúl Vicente Galindo Sosa

Resumen

El objetivo de este ensayo es dar cuenta de la forma en como el proceso de desarrollo urbano acaecido en el municipio de Zumpango, Estado de México, a partir de la puesta en marcha del proyecto de las Ciudades Bicentenario (PCB), ha influido en la reconfiguración de los concesionarios de transporte público en la modalidad de taxi como nuevos empresarios locales. Hemos enfocado el aspecto del transporte público al ser un ámbito central para la funcionalidad del PCB, pues por medio de éste se debe garantizar la integración con las zonas industriales y otras ciudades.

En este documento se describe brevemente el proyecto de las Ciudades Bicentenario, particularizando en su incidencia en el desarrollo urbano de Zumpango, generando una reconfiguración en el desarrollo de esta región, motivando la realización de diversos proyectos de investigación. En nuestro caso nuestro interés se centra en la manera en cómo los concesionarios de taxis, agentes del desarrollo urbano, han ido modificando su operación tradicional hacia una más enfocada a la cultura empresarial. Este fenómeno de transición se ha visto favorecido por la diferenciación de los apoyos derivados de políticas gubernamentales, que promueven la transformación de Asociaciones Civiles en Sociedades Mercantiles, pero también por la influencia de factores de índole cultural, de la subjetividad y de las relaciones de poder imperantes en este microespacio del Estado de México.

Para reconstruir argumentativamente el proceso mencionado, hemos retomado información estadística del INEGI, tomado información periodística y de archivos, así como resultados de investigaciones realizadas.

¹ Doctora en Estudios Sociales por la UAM, unidad Iztapalapa. Profesora de tiempo completo del Centro Universitario UAEM Zumpango, teléfono (01591) 917 4140 y 917 2702. Correo electrónico yasmin_h_r@hotmail.com.

Maestro en Diseño Industrial por la UAEM, unidad Azcapotzalco. Profesor del Centro Universitario UAEM Zumpango, teléfono (01591) 917 4140 y 917 2702. Correo electrónico raulg@megabuzon.com

PALABRAS CLAVE

Desarrollo Urbano Capital local Transporte público

Summary

The aim of this paper is to explain how the process of urban development occurred in Zumpango, Estado de Mexico, since the implementation of the project "Ciudades Bicentenario" (PCB), has influenced the reconfiguration of the concessionaires of public transport in the modality of taxi as new local entrepreneurs. We have focused the public transportation aspect of being a central area for the functionality of the PCB, because through it, must guarantee the integration with the industrial areas and other cities.

This paper briefly describes the Ciudades Bicentenario project, specifying in its impact on urban development of Zumpango, generating a reconfiguration in the development of this region, encouraging the implementation of various research projects. In our case our focus is on the way how the concessionaries of taxis, urban development actors, have been modifying their traditional operation to a more focused corporate culture. This phenomenon of transition has been aided by the differentiation of the support derived from government policies that promote the transformation of Civil Associations to Corporations, but also by the influence of cultural, subjectivity and power relations prevailing in this microspace of the Estado de México.

To rebuild argumentatively the above process, we have returned to statistical information from INEGI, taken from newspaper reports and archives, and research findings.

KEYWORDS

Urban development Local capital Public transportation

Resumo

O objetivo deste artigo é explicar como o processo de desenvolvimento urbano ocorreu em Zumpango, Estado de México, desde a implementação do projeto "Ciudades Bicentenario" (PCB), influenciou a reconfiguração das concessionárias de transporte público na modalidade de táxi como novos empresários locais. Nós nos concentramos no aspecto de transporte público de ser uma área central para a funcionalidade do PCB, porque através dele, deve garantir a integração com as áreas industriais e outras cidades.

Este artigo descreve brevemente o projecto Ciudades Bicentenario, especificando em seu impacto sobre o desenvolvimento urbano de Zumpango, gerando uma reconfiguração no desenvolvimento desta região, incentivando a implementação de vários projectos de investigação. No nosso caso, nosso foco está na maneira como as concessionárias de táxis, os atores de desenvolvimento urbano, foram modificando a sua operação tradicional para uma cultura mais focada corporativa. Este fenômeno de transição tem sido ajudada pela

diferenciação do apoio derivado de políticas governamentais que promovem a transformação de Associações Civas para corporações, mas também pela influência da subjetividade, cultural e relações de poder prevalentes neste microespaço do Estado de México.

Para reconstruir argumentativamente o processo acima, voltamos a informação estatística do INEGI, tomada de notícias de jornais e arquivos, e resultados de pesquisa.

PALAVRAS-CHAVE

O desenvolvimento urbano de transporte de capital Pública Local

Desarrollo urbano

El desarrollo urbano ha sido analizado desde diversos enfoques teóricos. Coincidentemente con otros ámbitos de análisis de la realidad social, el enfoque estructuralista dominó durante la década de los 70s. En ese sentido, la explicación acerca del fenómeno urbano se estableció como efecto de la dinámica de las estructuras. Este enfoque logro permear al marxismo. Así, “la definición de la “cuestión urbana” a través del marxismo estructuralista, la situó con claridad en términos de las “contradicciones de la urbanización capitalista.” (Duhau, 1992:35). Las investigaciones que se realizaron bajo esta perspectiva tuvieron como propósito determinar las formas en las cuales se manifestaban las contradicciones del capitalismo en la dicotomía campo-ciudad.

Desde otra perspectiva, pero siguiendo una postura reduccionista acerca de la realidad social, se ha explicado el fenómeno urbano como resultado de las políticas públicas seguidas por los gobiernos en turno, resumiendo la explicación del proceso de desarrollo urbano al voluntarismo de los actores, principalmente los políticos.

Durante los ochenta aparece otro enfoque, descrito por Coraggio como el pasaje del énfasis de la centralidad del Estado a la centralidad de la sociedad civil. La emergencia de este ámbito de análisis se ha dado a partir del incremento de la participación de la sociedad civil en diferentes esferas de lo social, lo que ha llevado a que ésta sea reconocida como un actor político.

El nuevo interés hacia los actores se hará en el marco de la dilucidación teórico-metodológica a partir de la crisis del estructuralismo.

En este ensayo, partimos de considerar al desarrollo urbano como resultado de múltiples determinaciones, entre las que se encuentran: las estructuras, las prácticas de actores, la

cultura, y la superposición de relaciones de poder. Aclaremos que no se trata únicamente incorporar a los actores en nuestra explicación del fenómeno urbano, sino de concebir a la realidad social estructurada por los procesos de interacción de los actores con las estructuras y con otros actores. Esto nos lleva a considerar al desarrollo urbano como un ámbito en el que analíticamente se encuentra la tríada estructura-subjetividad-acción y, como diría Gurtvicht, a ver a la realidad social como una unidad total y compleja que debe ser entendida y estudiada como tal, es decir, como un conjunto indisoluble formado por múltiples dimensiones y niveles interrelacionados.

En razón de lo anterior, le hemos dado centralidad a la participación a los actores locales, puesto que, aun y cuando a las acciones públicas les corresponda trazar el rumbo del desarrollo y de las políticas de urbanización, los demás actores sociales asumen un rol protagónico en el desarrollo local, el cual puede estar a favor o en contra de los procesos planeados. En ese sentido no siempre se trata de interacciones encaminadas en una misma dirección; en ocasiones se está ante la resistencia, lucha o negociación. Al abandonar la postura determinista frente a las condiciones estructurales, y reconocer la intervención de otros agentes como sujetos, la dinámica social queda abierta a la contingencia, pudiendo tener efectos contrarios a los esperados, como lo reconoce Giddens (1995).

Regresando al concepto de lo urbano, debemos advertir que en este concepto subyace una idea o enjuiciamiento positivo acerca de las condiciones de vida que lo definen, toda vez que implica un mejor nivel de desarrollo con respecto a lo rural. Debemos mencionar que ese proceso de “civilización”, “desarrollo” y “progreso” que acompaña a lo urbano se halla vinculado a la ciudad. Empero, este proceso no está exento de antagonismo y contradicciones, ni es exclusivo de las grandes urbes. Henri Lefebvre planteó la hipótesis de la competencia urbanización de la sociedad. “Es cuestión de modos de vida de inspiración urbana que se difunden en diferentes tipos de espacios sociales” (Nates y Raymond, 2007: 23-24).

Algunas otras posturas, siguiendo indicadores socioeconómicos, conciben que solamente las grandes ciudades tienen un valor urbano, al ser un espacio que sintoniza con la creación de empleo, desarrollo de infraestructura, industria, asentamientos humanos, entre otros.

En este ensayo hemos considerado como referente empírico para dar cuenta del desarrollo al municipio Zumpango, Estado de México, el cual se encuentra incluido en el proyecto de

Ciudades Bicentenario, abanderado en el año 2007 por el entonces gobernador de la entidad, Enrique Peña Nieto.

Hemos considerado conveniente iniciar con una breve presentación de la configuración socioterritorial de la entidad, para entender las implicaciones del proyecto referido en lo que respecta al desarrollo urbano, para posteriormente establecer algunas precisiones acerca de la reconfiguración del capital local a partir de dicho proceso.

Configuración socioterritorial del Estado de México

Establecer una caracterización del Estado de México lleva necesariamente a dar cuenta de los vínculos políticos y económicos entre el Estado de México y el Distrito Federal. Vínculos que tienen antecedentes ancestrales. En mucho, esta relación ha respondido a la cercanía geográfica de ambas entidades, pero también a la riqueza de productos del Estado de México, lo que le permitió constituirse como su principal abastecedor en el comercio.

La riqueza económica del estado de México se explica, en buena medida, por su amplia geografía, en la que es posible encontrar todo tipo de actividades económicas, como son: la agricultura, la pesca, la minería, la forestal, la industria y los servicios.

Para los propósitos de este ensayo hemos considerado necesario distinguir diversas configuraciones territoriales en esta entidad, vinculadas a los periodos de modernización económica acontecidos en el país.

El primer periodo tuvo lugar a finales del siglo XIX y principios del siglo XX, momento en el que México logró articularse al mercado internacional, recibiendo inversiones extranjeras y bienes importados de todo tipo a cambio de productos agrícolas y mineros. En este periodo, la agricultura era la fuente principal de riqueza del estado. La teoría clásica del desarrollo económico regional consideró que la especialización se basaba en la dotación de recursos naturales, lo que propició que la formación de las regiones de desarrollo económico estuviera vinculada a las regiones ricas en recursos naturales, entre ellos, el agua.

El segundo periodo surge durante la década de los cuarenta. Esta etapa, de fuerte impulso a la industrialización, fue promovida por el modelo de sustitución de importaciones, caracterizado por la planeación e intervención del Estado, encargado de regular los efectos distorsionadores del mercado, además de direccionar los procesos territoriales y regionales. En este periodo, el enfoque keynesiano de desarrollo otorga el Estado un rol central en las

formas de mediación y regulación de las regiones, que conllevó a la formación de polos industriales de crecimiento, dando lugar a una gran heterogeneidad al interior de la entidad. Ello conllevó a una concentración del crecimiento económico y de poblaciones en unos cuantos municipios, mientras que la mayoría de ellos continuó en condiciones de marginación.

El tercer periodo cobra forma a principios de la década de los ochenta, con la entrada en vigor del modelo neoliberal. Dentro de sus principales características podemos señalar el ajuste drástico de las estructuras comerciales, industriales y financieras; el control riguroso del gasto público; la venta de empresas paraestatales; la apertura comercial acelerada, y la inserción dinámica en el mercado mundial. En este periodo, los criterios de compensación hacia regiones menos favorecidas se sustituyen por criterios de competencia y competitividad que logren atraer la inversión.

La economía neoclásica, en su vertiente espacial, considera que es posible que el espacio asuma condiciones similares de desarrollo en todas las direcciones y lugares que lo componen por la libre movilidad de los factores de la producción. Es necesario advertir que, a diferencia del primer periodo, las ventajas regionales son creadas social y políticamente. Obviamente, el desarrollo tecnológico juega un rol fundamental en este proceso. “La extraordinaria eficiencia de las tecnologías de transporte y comunicaciones modernas hacen posibles nuevas y dispersas configuraciones espaciales de la economía mundial.” (Scott, 1998:96).

En este tercer periodo se ubica una nueva reconfiguración socioterritorial en la entidad, a partir del llamado Proyecto de Ciudades Bicentenario.

El proyecto de Ciudades Bicentenario en el Estado de México

En el año de 2007 el gobierno del Estado de México dio a conocer el Proyecto de Ciudades Bicentenario. A decir de las autoridades de la entidad, se trata de un proyecto integral que combina el desarrollo urbano, económico, social y la protección al medio ambiente. En este proyecto participan seis municipios: Tecámac, Zumpango, Huehuetoca, Jilotepec, Atlacomulco y Almoloya de Juárez. La pretensión del proyecto es crear seis ciudades modelo con un ambiente urbano.

Una de las justificaciones de este proyecto ha sido el exorbitante crecimiento poblacional en el Estado de México, pero sobre todo la concentración de la población en los municipios

conurbados al Distrito Federal y los problemas derivados, tales como: vialidades insuficientes y de suministro de servicios públicos necesarios para su funcionamiento. Hay que recordar que el Estado de México es el más poblado del país, con más de 15 millones de habitantes.

La excesiva concentración de la población llevó a que en algunos municipios de la entidad se estableciera una especie de veda a los asentamientos humanos. Lo que incluyó a los municipios de Ecatepec, Nezahualcóyotl, Valle de Chalco, Tlalnepantla, Atizapán de Zaragoza, Cuautitlán Izcalli, La Paz, Atenco, Texcoco, Huixquilucan, Amecameca y Cocotitlan (Dávila, 2007, citado en Plancarte y Yañez, 2012)

Con base en el proyecto de las ciudades bicentenario se pretende orientar el desarrollo urbano de la entidad, redirigiendo el crecimiento poblacional hacia otros municipios. De manera particular nos interesa dar cuenta de uno de los seis municipios en cuestión: el municipio de Zumpango.

El municipio de Zumpango

En esta investigación hemos tomado al municipio como referente de análisis. Sin embargo, es conveniente aclarar que no estamos considerando al municipio en términos meramente administrativos, ni como un ámbito autónomo, es decir, en el que se enfatizan únicamente las estructuras internas y actores locales. En su lugar, vemos al municipio como un ámbito cuya configuración supone la existencia de relaciones de poder, tanto al interior como con respecto a otros niveles escalares (estatal y federal) jerárquicamente superiores; implica la existencia de componentes materiales que se constituyen en recursos a favor o en contra del desarrollo urbano; supone también un espacio social de percepción de los actores a partir del cual se configuran prácticas de creación o recreación de sentido.

Para nosotros, si solo se ve al municipio como una formación amorfa, en constante adaptación y reacción al entorno, se ignora que existen aspectos estructurales y actores locales, que en determinadas circunstancias pueden oponer resistencia a las formas de adaptación del municipio a los planes de desarrollo estatal y federal. Se parte de la idea de que la configuración del municipio no es una entidad fija, al estar sujeta a procesos de reconstitución.

Bajo esta perspectiva, damos cuenta, brevemente, del eje de la vida económica antes del proyecto de ciudades bicentenario y después de éste.

Para quienes no conocen la ubicación de Zumpango, se trata de un municipio perteneciente a la zona urbana del Valle de México. Zumpango se encuentra localizado al noreste del Estado de México, y al norte del Distrito Federal a una distancia de 40 kilómetros en línea recta, lo que genera una relativa cercanía con el Distrito Federal, y dada la existencia de infraestructura carretera para comunicarlo con otras ciudades. En cuanto a las vías de comunicación, "... tiene la ventaja de estar situado en medio de tres importantes vías terrestres: por el oriente se desplazan paralelas la carretera libre México-Pachuca y la autopista México-Pachuca, por el poniente corre la autopista México-Querétaro". (Curiel, 1999:44)

Territorialmente Zumpango se compone de: una cabecera municipal, seis pueblos, una ranchería, ocho colonias ejidales, 17 colonias, 17 barrios, 4 fraccionamientos, una zona militar y 11 ejidos. Su superficie territorial es de 245.52 km².

Históricamente Zumpango ha sido un municipio relevante desde la conquista. Su importancia ha sido en lo económico, político, religioso y administrativo, al ser Centro político, judicial, de doctrina, administrativo y rentístico. Cabe decir que desde 1877 Zumpango adquiere el rango de ciudad.

Si bien es cierto que, a finales del siglo XIX y principios del siglo XX Zumpango tuvo un despunte económico debido a las obras del desagüe del Valle de México, hasta antes del proyecto de ciudades bicentenario, dada las características y la población, éste era catalogado como un municipio de bajo potencial de desarrollo económico; pese a ser uno de los distritos de riego más importantes del Estado de México.

A decir de Tapia y Chavarría (2005), Zumpango cuenta con suelos, en su mayoría aptos para la agricultura, estos son: cambizol, feozem, vertizol, gleysol y litosol, asimismo, posee un clima templado subhúmedo, y con una pendiente del suelo, en su mayoría, de 6% o menos, lo que constituye condiciones para el desarrollo de la agricultura de mediana o alta productividad.

Probablemente esta condición del municipio llevó a que en el año de 1987, cuando se crea la entonces Unidad Académica Profesional Zumpango, de la UAEM, y después de un estudio de factibilidad de la región, se abriera la carrera de ingeniero agrónomo en producción.

Veinticinco años después, el panorama agrícola en el municipio resulta desolador. A la falta de interés del gobierno estatal y municipal en preservar la actividad agrícola, se adiciona la decisión de no ofertar, por lo menos en la convocatoria de admisión al ciclo escolar 2012-2013, del Centro Universitario UAEM Zumpango, el programa educativo de ingeniero agrónomo en producción.

El problema agrícola es sumamente complejo, y en el han incidido diversos factores. La pérdida de suelos productivos no solo obedece a la política de vivienda actual. La erosión del suelo, por el uso inadecuado de éste, es otro de los aspectos que ha influido, junto a otros aspectos de orden social y económico como los flujos migratorios.

¿Qué hizo atractivo a Zumpango para formar parte del proyecto de las ciudades bicentenario?

Dentro de las ventajas que ofrece el municipio se encuentra su extensión territorial, lo barato de las tierras, la proximidad con algunas vialidades importantes, y un clima político favorable al cambio de uso de suelo. Resultado de lo anterior, del 2000 al 2010 se han autorizado 21 conjuntos urbanos y 61,734 acciones de vivienda. Los cuales ocupan 828 hectáreas.

Como advierten los especialistas en el tema, no se trata solo de perder zonas de producción agrícola sino también áreas de recarga para los mantos acuíferos.

Veamos el uso de suelo en municipio antes del proyecto CB.

Uso del suelo en el municipio de Zumpango en el año 2002

USO	HECTÁREAS	% RESPECTO AL TOTAL DEL MUNICIPIO
Habitacional	2,221.88	9.10
Centros Urbanos	64.06	0.26
Equipamiento	23.31	0.10
TOTAL AREA URBANA	2,309.25	9.46
Forestal	2,267.30	9.29
Agrícola	16,204.39	66.39
Cuerpo de Agua	1,191.28	4.88
TOTAL AREA NO	19,662.97	80.56

URBANA		
Zona Federal "Base Aerea Santa Lucía"	2,279.95	9.34
Zona Federal "Gran Canal"	156.05	0.64
TOTAL ZONA FEDERAL	2,436.00	9.98
TOTAL MUNICIPIO	24,408.22	100

Tomado de Tapia y Chavarría 2005. Áreas medidas con planímetros sobre ortofotos a escala 1:5,000

De acuerdo con las cifras sería erróneo decir que Zumpango era un municipio predominantemente agrícola, pues esta actividad económica ya había mostrado un fuerte descenso. En lo que respecta a las actividades industriales, Zumpango tampoco resulta ser una zona importante. Pero hay que mencionar que existen algunas empresas manufactureras, sobresaliendo la producción de juegos artificiales, esferas, candiles, y pinturas. En todos los casos se trata de empresas de tamaño pequeño.

De forma similar al proceso ocurrido en otros espacios, Zumpango muestra una tendencia en el crecimiento del sector terciario. El comercio al por menor o el establecimiento de centros comerciales como Aurrera, Comercial Mexicana, Walmart, Copel, Famsa y de diversas casas de préstamo y de empeño, configuran el nuevo paisaje urbano de la cabecera del municipio. Aquí también se encuentra el equipamiento del sector educativo - público y privado-, cultural, recreativo, bancos y centros de salud como el IMSS, ISSEMyM, e ISEM.

Basta observar el comportamiento de las actividades económicas en el municipio durante una década.

Sector	1990	2000
Primario	2,426	2,367
Secundario	8,166	13,869
Terciario	7,670	16,057

Seguramente de ello deriva el rótulo de esta ciudad bicentenario como "Centro Comercial y de Servicios Ecoturísticos y Acuíferos".

Como mencionamos en el primer periodo de las configuraciones territoriales en el Estado de México la dotación de recursos naturales era la que, en ese momento, propició la formación

de las regiones de desarrollo económico. Todavía siguiendo ese criterio, la consideración de zonas aptas o no aptas para el desarrollo urbano se hacía en función de los aspectos geológicos, edafológicos y topográficos. Actualmente, esta concepción ha quedado atrás

El detonante del desarrollo urbano en Zumpango ha sido la construcción de conjuntos habitacionales impulsados por inmobiliarias como GEO y HOMEX, llevando a un crecimiento poblacional exagerado en los últimos años.

Año	Población total en Zumpango
1970	36,105
1980	51,393
1990	71,413
1995	91,642
2000	99,774
2005	127, 988
2010	159,647

Fuente: Censos General de Población y Vivienda del Estado de México y del Conteo de Población y Vivienda.

El crecimiento demográfico ha llevado a la modificación de otros aspectos -culturales, políticos, religiosos, económicos- del municipio. De acuerdo con la investigación realizada por Leonel (2007), Zumpango ha tenido que destinar más del 70% de su inversión pública en servicios derivados del megaproyecto habitacional y de ello el 40% al desarrollo urbano, principalmente en lo que refiere a vialidades.

Es precisamente en este contexto en el que se eleva el número de unidades de transporte público en sus diferentes modalidades. Al ser el problema del transporte público un tema de gran complejidad, hemos optado por tomar el caso de los concesionarios de transporte público en la modalidad de taxi.

Configuración de un espacio económico, microempresarial, social y político.

El trabajo de los taxistas es una actividad muy antigua. Prácticamente desde el momento en que los autos llegan a México alguno de los propietarios pone a servicio de los demás su vehículo, bajo un cobro por el servicio. Esta actividad va creciendo conforme los pueblos van adquiriendo otra dinámica.

Paulatinamente el Estado comienza a reglamentar esta actividad mediante el otorgamiento de concesiones. Una concesión es la cesión de derechos que da el gobierno a favor de particulares o de empresas, para proporcionar servicios de transporte público.

En el Estado de México, uno de los intentos más recientes por reorientar el servicio del transporte público ha sido a partir del Programa de Reordenamiento Integral del Transporte en el Estado de México, que entró en vigor el 29 de julio de 2004.

Con la puesta en vigor de este programa los concesionarios de taxi se han visto presionados en constituirse como sociedades mercantiles para poder gozar de los beneficios fiscales que otorga el gobierno.

La dinámica seguida ha sido sumamente compleja, algunas asociaciones se han convertido en empresas, otras se han mantenido como asociaciones civiles, al mismo tiempo que han surgido nuevas empresas.

Probablemente surja la interrogante acerca de si el paso de un grupo de concesionarios a la formación de una empresa conlleva la formación de empresarios. Para los fines de este ensayo, entendemos como empresario a los individuos o grupos que dentro de la empresa realizan contribuciones nuevas en la operación de ésta, que pueden ir desde la producción, localización, cambios tecnológicos, contratación de nuevo personal directivo, modificaciones de capital y elaboración de planes de expansión. (Penrose, 1959).

Con base en esta consideración identificamos dos momentos:

Primer momento

En los años 1930-40, la concentración comercial y de administración municipal que se generó en la cabecera municipal de Zumpango, propició la aparición de personas que con sus vehículos se ofrecían a llevar a la gente que acudía a diversas actividades mercantiles o administrativas al centro de Zumpango, de regreso a sus domicilios. Posteriormente, con la llegada de la normatividad en materia de transporte público en el Estado de México enmarcada por la "Ley del Servicio de Tránsito del Estado de México" promulgada el 31 de diciembre de 1948, se tuvo el inicio de la regularización del transporte público de pasajeros, con las primeras autorización de este servicio.

Más tarde, la “Ley de tránsito y transportes del Estado de México” del 14 de diciembre de 1970, por las lagunas que en materia del servicio de transporte se tenían, se estableció el concepto de concesión, así como una regulación más cerrada sobre la prestación del servicio. De igual forma, se establece la figura de la sociedad mercantil como forma de asociación para la obtención de concesiones, en específico de transporte de ruta fija. Los taxistas no estaban obligados a formar ni dicho tipo de asociación, ni ningún otro para obtener las concesiones, lo que generó una competencia entre los particulares, quienes no respetaban las tarifas autorizadas para obtener mayor clientela. Fue la época de los llamados Taxis Azules del Estado de México, por el color oficial con el que fueron cromatizados, un color azul cielo combinado con todo en color blanco.

La competencia que se generó entre los particulares concesionarios, motivó el que se fueran agrupando para generar una mayor fuerza ante otros. Fue así que en la cabecera municipal de Zumpango se fundaron dos Asociaciones de taxistas, conocidas en la localidad como el Sitio Juárez, y el Sitio Morelos. En su origen, como muchas organizaciones de taxistas en el Estado de México que se encontraban fuera de las ciudades capitales, no tenían una estructura legal formal; simplemente se agruparon para tener una mayor capacidad de competencia.

Posteriormente, en los años 1990, se generó la expectativa de que se ampliarían las concesiones de taxi, por lo que se comenzó con una expansión de Asociaciones Civiles (figura legal que adoptaron las organizaciones de taxistas) las cuales, a través de líderes o representantes, comenzaron a realizar gestiones ante la Dirección de Transporte Terrestre recién creada. Fue el momento de la primera expansión de los denominados “taxis pirata” o “taxis tolerados”, particulares que con sus vehículos con la cromática oficial, ofrecían el servicio en lugares donde otras organizaciones no tenían establecida una base de operación, las cuales fueron “regularizadas” con el paso del tiempo hasta 1992, cuando también se separa la legislación de tránsito de la de transporte.

Este desarrollo histórico, y el hecho de que una concesión, por parte del Gobierno del Estado de México, se ha considerado como un posible legado a sucesores del concesionario, generaron en los mismos el sentimiento de propiedad sobre la concesión. Aún y cuando la concesión no es un bien en si mismo, el derecho que genera para la explotación del servicio si se le puede considerar así. De esta forma, aunque por la concesión se paga un derecho, el valor comercial de mercado es sumamente diferente al pago realizado.

Por otra parte, en aquella época, a los taxis del Estado de México no se les había señalado alguna jurisdicción de operación más que el mismo territorio estatal, lo que propició el tráfico de concesiones entre diferentes regiones del estado, ya que no había limitantes al respecto. De igual forma, los concesionarios no estaban obligados a pertenecer a una asociación civil específica, por lo que las pugnas internas por el control de la organización dieron lugar a que se generaran nuevas asociaciones civiles surgidas de las originales. A estas organizaciones se les denominó disidencias, por tratarse de grupos de individuos que por diferencias con los líderes o con la organización en general, se retiraban a otro lugar a establecer una nueva base de operación.

En el caso de Zumpango, en la cabecera municipal, una de estas disidencias formó lo que ahora se conoce como la Unión de taxistas del Sitio Zumpango, la cual se enfrentó con las anteriores organizaciones en el control de la operación del servicio en dicha zona. Esta nueva organización, después de varios enfrentamientos, fue segregado a lo que entonces eran las orillas de la cabecera, en donde posteriormente se construyó el mercado municipal.

Muchos otros concesionarios no integraron asociaciones civiles, debido a que no se encontraban en zonas con potencial de crecimiento. Los concesionarios de los pueblos y rancherías no tenían mayor competencia más que de los mismos habitantes que en ocasiones colocaban sus vehículos como taxis, de forma esporádica.

Segundo momento

Es a partir del año 2001 con la promulgación del Código Administrativo del Estado de México, particularmente por el Libro Séptimo relativo al transporte, que se genera un cambio en la percepción de las concesiones de taxis. Junto con este nuevo código que engloba diferentes temas legales, se reestructura la administración estatal para dar cabida a una nueva secretaría, la Secretaría de Transporte, encargada de poner orden en el caótico sistema de transporte del Estado de México.

También, se promulgan decretos de beneficios fiscales para aquellos transportistas que, no estando obligados a, llevaran a cabo una transformación de sus asociaciones civiles a sociedades mercantiles, con al aportación irrevocable de sus concesiones al beneficio de la nueva empresa. El gobierno estatal esperaba una amplia aceptación de esta propuesta, que en el caso del transporte colectivo no era novedad, pero que para los taxistas si representaba un cambio drástico. De igual forma, existió una marcada diferencia entre lo

que pensaban los taxistas de las zonas conurbadas al Distrito Federal, en comparación con las zonas más alejadas, como el caso de Zumpango.

A *grosso modo*, se puede decir que en las zonas urbanas la mayoría de las asociaciones civiles de taxistas se transformaron a empresas, mientras que en zonas rurales o semiurbanas el rechazo fue casi generalizado. En el caso de Zumpango, entre el año 2001 y el 2003 que comenzó oficialmente el proceso de reordenamiento, ninguna asociación civil se acogió a la transformación, aunque si a los beneficios fiscales. Para el 2004, solo 1 asociación civil pasó a ser sociedad mercantil. Esta fue de la localidad de San Juan Zitlaltepec y no fue por motivo del programa de reordenamiento, sino por la disidencia que se formó y que se colocó a tan solo unos metros de su base original. La autoridad en materia de transporte de la región, los orientó para que, mediante la nueva figura, evitaran que más concesionarios se fueran a formar parte de la disidencia.

Posteriormente, y como parte del proceso de crecimiento urbano iniciado con el proyecto de ciudades bicentenario, las pugnas internas, las alianzas entre familiares que estaban en desacuerdo con el resto de los concesionarios de la asociación civil, dieron lugar a nuevas empresas más allá de las organizaciones que prestaban el servicio en Zumpango. Se crearon 4 nuevas empresas a partir de concesionarios que se separaron de las asociaciones civiles, y 1 empresa que surgió de las orillas del municipio. Todas ellas fueron apoyadas de alguna forma por el gobierno estatal a través de las autoridades en materia de transporte para ser fundadas. Estas nuevas empresas ya tenían una visión compartida con el gobierno respecto a la prestación del servicio de taxi. Se puede decir que dichas empresas se fundaron por gente que no compartía la visión tradicional del taxista y "su" concesión, sino la de una nueva forma de prestar un servicio que tiene alta posibilidad de crecimiento.

Aunado a estas empresas, se ha generado 1 nueva empresa que surgió de la visión de expansión de los taxistas de la zona conurbada al Distrito Federal, los cuales consiguieron concesiones suficientes para formar la empresa, con la que operan en los nuevos desarrollos habitacionales de la ciudad bicentenario. Esta empresa surge de un organismo no común en la región, un sindicato que agremia a particulares, la Confederación de Trabajadores y Campesinos (CTC), pero con tradición en el mismo municipio, pues es el lugar de su fundación.

El desarrollo urbano que se ha generado y que continuará en su expansión, ha propiciado un tipo de asociacionismo entre los taxistas. El asociacionismo a que se hace referencia no

se limita a la figura o situación jurídica de los concesionarios. Entre las asociaciones se ha vuelto imperioso el coligarse entre ellas para tener poder. Es precisamente en este contexto en el que la presencia de la CTC ha cobrado fuerza en el sector del transporte. Lo que hace de los concesionarios de taxi un actor no sólo económico sino también político.

La negociación de los transportistas tiene que realizarse con las autoridades estatales y municipales. Situación que se complejiza ya que aun cuando el gobierno estatal sigue siendo de extracción priísta, los gobiernos municipales en el Estado de México se han pintado de otros colores. Zumpango no ha sido la excepción, pues la administración municipal actual (2009-2012) es de filiación panista.

Si bien, el otorgamiento de concesiones en una atribución del gobierno estatal, hay una participación del gobierno municipal quien da su opinión para derroteros y lanzaderas, por la afectación de vialidades por los recorridos. Cuando se pide un derrotero el municipio vigila que no afecte a terceros.

Otra de las atribuciones del municipio en materia de transporte público es que, de acuerdo al código financiero, el municipio es el encargado de cobrar el derecho de piso. De esta forma, el municipio puede bloquear el otorgamiento de una base si no se da la opinión favorable. Si el H. Ayuntamiento no se inconforma no hay problema. La misma Secretaria establece la validez que tiene el municipio

Reflexiones finales

Zumpango vive un proceso acelerado de urbanización, que ha configurado una realidad en la que han emergido nuevos actores a la vez que viejos actores han tenido que tomarlos como interlocutores. La expansión de la mancha urbana ha traído consigo el cambio en la relaciones entre los actores creando nuevas formas de relación, a la vez que se generan otros medios de interacción.

A la pregunta de si el paso de un grupo de concesionarios a la formación de una empresa conlleva la formación de empresarios, se puede afirmar que no necesariamente para el caso que se presenta, ya que lo ocurrido a presentado más bien la integración de nuevos actores que se han acoplado al pensamiento neoliberal, más allá de la tradicional forma de ver al transporte como un servicio público.

Como colofón, se puede decir que, junto con los problemas ya conocidos que acarrea la urbanización, se generan nuevos conflictos al enfrentarse los nuevos pobladores con una forma de pensar diferente a la de los pobladores originarios del lugar. Y este fenómeno lo podemos distinguir en los taxistas del municipio de Zumpango.

Bibliografía

Curiel Ramírez Alejandro (1999), Monografía Municipal de Zumpango, Instituto Mexiquense de Cultura.

Duhau Emilio (1992), "Ciencias sociales y estudios urbanos: ¿adios a los paradigmas" en Sociológica, año 7, número 18, Nuevas rutas de la investigación urbana, enero-abril 1992, pp. 29-43.

Giddens, Anthony (1995), La constitución de la sociedad. Bases para la teoría de la estructuración, Amorrortu editores, Buenos Aires.

Iracheta Cencorta Alfonso (1997), "Sustentabilidad y desarrollo metropolitano" en Ciudades, año 9, número 34, Ciudades, Región, Economía y Desarrollo, abril-junio 1997, pp. 3-9.

Leonel Reyes Fermín (2007) Impacto de la inversión pública en el desarrollo regional. Caso región Zumpango, estado de México. Tesis para obtener el grado de maestro en ciencias económicas (desarrollo económico) Instituto Politécnico Nacional. Escuela Superior de Economía. Sección de Estudios de Posgrado e Investigación, México D.F.

Nates Cruz Beatriz y Raymond Stéphanie (2007), Buscando la naturaleza. Migraciones y dinámicas rurales contemporáneas. Anthropos y UAM-C, Cuadernos Temas de innovación social.

Penrose Edith (1959), The Theory of the Growth of the Firm, New York: John Wiley.

Plancarte Vargas Viridiana y Yañez Alvarez Marco Antonio (2012), La habitabilidad y el impacto de los grandes conjuntos habitacionales que se construyen en las ciudades bicentenario: el caso de Zumpango, Estado de México (2004-2010). Tesis para obtener el título de licenciatura en sociología. Centro Universitario UAEM Zumpango. Zumpango, Estado de México.

Scott Allen (1998), "Fundamentos geográficos del comportamiento industrial", en Alba Carlos, Bizberg Ilán, Rivière d'Arc Hélène (comp), *Las regiones ante la globalización*, p. 71-99.

Tapia Torres Marco Antonio y Chavarría Sánchez Pilar Martín (2005), La problemática de la pérdida del suelo agrícola como consecuencia del crecimiento urbano en el municipio de Zumpango, Estado de México (1990-2004), Tesis para obtener el título de Ingeniero Agrónomo en Producción. Zumpango, Estado de México.

1er Congreso Iberoamericano sobre Desarrollo Regional
17° Encuentro Nacional sobre Desarrollo Regional, AMECIDER
Ciudad de México, Septiembre 2012

Bando municipal 2010, H. Ayuntamiento Constitucional de Zumpango México, 2009-2012.

Plan de desarrollo del Estado de México 1999-2005

Programa de desarrollo regional de la región XVI de Zumpango 2006 2011, México,
Copladem 2006. Gobierno del Estado de México