

# “Teoría Crítica” sobre el Transporte Urbano en Latinoamérica<sup>1</sup>

**Bernardo Navarro Benítez<sup>2</sup>**  
**Roberto Rojas Noguez**

## Resumen

El texto que ponemos a su consideración representa un primer acercamiento a la evolución de las interpretaciones analíticas referentes al transporte urbano de personas en las ciudades de América Latina, para desembocar en la presentación de una propuesta alternativa de “interpretación crítica” de los fenómenos del transporte y la movilidad en las urbes latinoamericanas.

Para ciertos aspectos de nuestra exposición enfatizamos el desarrollo de la experiencia analítica fundamentada en el caso mexicano, sin descuidar por ello la perspectiva emanada de la reflexión de la región Latinoamérica.

Es necesario destacar que las presentes notas representan un esfuerzo pionero en el contexto académico de nuestro subcontinente. Por ello estas reflexiones tienen características de esbozo y propuesta inicial más que de un análisis acabado.

**Palabras clave:** Transporte, Territorio, Estado, Análisis Crítico.

## Abstract

The text on display is a first approach to the development of analytical interpretations relating to urban transport people in cities of Latin America to lead in presenting an alternative proposal "critical interpretation" of the phenomena of transport and mobility in Latin American cities.

For certain aspects of our discussion we emphasize the development of analytical expertise based on the Mexican case, without neglecting the perspective emanating from the reflection of the Latin America region.

It should be noted that these notes represent a pioneering effort in the academic context of our subcontinent. Thus these reflections have characteristics and outline initial proposal rather than an extensive review.

**Key words:** Transportation, Territory, State Critical Analysis.

## 1. Introducción

El texto que ponemos a su consideración representa un primer acercamiento a la evolución de las interpretaciones analíticas referentes al transporte urbano en América

---

<sup>1</sup> Agradecemos la invaluable colaboración de Montserrat Flores Viquez y Ana Lorena Estrada Escalante

<sup>2</sup> Profesor- Investigador Titular “C”, Coordinador del Grupo de Estudios de Transporte y Movilidad Metropolitanos, Universidad Autónoma Metropolitana-Xochimilco.

Latina, para desembocar en la presentación de una propuesta alternativa de “interpretación crítica” de los fenómenos del transporte y la movilidad en América Latina.

Para ciertos aspectos de nuestra exposición enfatizamos el desarrollo de la experiencia analítica fundamentada en el caso mexicano, sin descuidar por ello la perspectiva de Latinoamérica en su conjunto.

Es necesario destacar que las presentes notas representan un esfuerzo pionero en el contexto académico latinoamericano. Por ello estas reflexiones tienen características de esbozo más que de un análisis acabado.

## **2. Transporte y territorio en la teoría convencional**

Desde los albores de la “Teoría Urbano-Regional”, en las primeras décadas del Siglo XX, los autores clásicos<sup>3</sup> de la denominada economía y geografía “espacial”, establecieron una estrecha relación entre la organización territorial y el transporte. Esta relación se especifica en la denominada “Teoría de la Localización” con el conocido enunciado general en donde los emplazamientos de las actividades y su localización jerárquica dependerán básicamente de los costos de transporte respecto a otros emplazamientos de mayor jerarquía con los cuales haya absoluta necesidad de interrelación física. El conjunto de estas vinculaciones y su peso gravitacional específico determinarán finalmente la jerarquía del conjunto del sistema con los *denominados lugares centrales*, todo ello a través de la minimización de los costos de desplazamiento.

Es ampliamente conocido el impacto y difusión de estos enfoques interpretativos en la explicación de los procesos de desarrollo regional y urbano acelerados del capitalismo de las primeras seis décadas del Siglo XX. E igualmente, son conocidas sus principales limitaciones analíticas derivadas de su concepción reduccionista del espacio y del transporte, donde ambos son “planos y homogéneos” y además de *a-históricos* y sin *topografía* social y política.

Lo curioso es que en la interpretación teórica del transporte urbano latinoamericano, este enfoque no tuvo especial relevancia; más bien esta perspectiva prevaleció entre los planificadores urbano-regionales especialmente preocupados por la temática del transporte y su relación con el territorio. Otros autores han subrayado las limitaciones de estos enfoques unicastales o bidireccionales en el análisis de la relación territorio-transporte (Merlin, 1991 y Hall, 1988).

---

<sup>3</sup> Entre los que resaltan Christaller, Von Tunen, en Coraggio y Sabatte, 1983.

Sin embargo, en la práctica de la implantación de las políticas de Desarrollo Regional y Urbano en nuestros países, estas concepciones dominaron ampliamente. Particularmente entre los economistas e ingenieros quienes prevalecían en las instancias públicas encargadas de dichas políticas (Flores de la Peña, 1976)

### **3. El Transporte como Sistema**

En la práctica y la interpretación del transporte urbano latinoamericano prevaleció casi durante 5 décadas del Siglo XX, su abordaje a partir de la *Teoría de los Sistemas*, desde una perspectiva tomada fundamentalmente de las ingenierías. Este abordaje es aún más contundente en la “Planeación Analítica de los Transportes Urbanos” donde la perspectiva interpretativa de las ingenierías se sublima debido a la capacidad predictiva de las necesidades de desplazamientos, de la oferta y las alternativas modales a través de la “modelización”.

El atractivo formal y predictivo de esta perspectiva deslumbró y convenció a generaciones enteras de analistas del transporte urbano y de los planificadores territoriales. Ello a pesar de las indudables limitaciones de este acercamiento analítico que “encerraba” la realidad en formalizaciones matemáticas. Posteriormente se acompañaron de descripciones contextuales que intentaban “enriquecer” su capacidad interpretativa, pero que realmente eran sumamente limitadas. Incorporaban aspectos vinculados a la estructura urbana, la situación socio-económica y la dimensión ambiental. Pero estos “enriquecimientos” resultaban muy limitados y descriptivos, debido a que carecían de sustentos teórico-conceptuales y metodológicos, ya que se consideraban aspectos accesorios no sustantivos al corazón analítico de la propuesta (Sánchez y Molinero, 1998; Alceda, 1996).

### **4. Enfoques alternativos**

La agudización de la problemática urbana presente en algunas de las principales urbes de América Latina ya para inicios de la década de los años setenta del Siglo XX, puso en cuestión el conjunto del andamiaje teórico analítico que evidentemente no había podido predecir y menos aún enfrentar las graves contradicciones del acelerado proceso de urbanización presente en las principales ciudades latinoamericanas (Pradilla, 1984; Castells, 1976).

En particular se observaba una severa incapacidad y limitación de los enfoques teórico-metodológicos en materia de transportes urbanos para explicar los fenómenos emergentes de la compleja movilidad intraurbana y metropolitana.

La desmedida expansión urbana, el uso extensivo del suelo, la existencia de amplios contingentes de población habitando en condiciones de aguda sub-dotación de servicios e infraestructuras, la utilización de zonas inadecuadas y riesgosas (barrancas, cañadas, pendientes, etc.) y la ocupación popular generalizada de terrenos periféricos cada vez más alejados que significaban crecientes tiempos y gastos en transportes de las familias de menores ingresos de las principales ciudades latinoamericanas, unidas a la proliferación de la motorización individual, de alternativas informales de transporte motorizado y el incremento desproporcionado del tránsito urbano, provocando creciente congestión, ponían en cuestión no sólo a las alternativas convencionales de dotación de servicios de transporte, sino sobretudo a los enfoques analíticos que presentaban evidentes inconsistencias frente a una realidad urbana que se resistía a ser encasillada en interpretaciones formales modelizadas, por más que incorporaran variables adicionales y contextos introductorios.

Al surgimiento de enfoques alternativos para abordar las problemáticas del transporte urbano hay que abonar dos importantes vertientes, vinculadas entre sí, pero de naturaleza muy diferente.

La primera fue la emergencia generalizada de Movimientos Urbano Populares en las principales ciudades latinoamericanas (Borja, 1975; Navarro y Moctezuma, 1979), que entre sus demandas incorporaron las referentes a la dotación de servicios de transporte público, su calidad y las tarifas, en un contexto de inflación monetaria acelerada (Figueroa y Henry, 1987).

La segunda fue la difusión en Latinoamérica de la Sociología Urbana y la Economía Política de la Urbanización. Alternativa teórica, la primera, promovida en París a inicios de la década de los años setenta con destacados pensadores europeos como Jordi Borja, Manuel Castells, Alain Lipietz, Henry Coing, Christian Topalov, Jean Lojkine, entre otros; y en la segunda, latinoamericanos como Emilio Pradilla, Paul Singer, José Luís Coraggio, José Nun, Pedro Pirez, Anibal Quijano, y Alejandra Moreno Toscano desde la socio-historia, además de geógrafos críticos como Milton Santos.

Estas vertientes abrevaron en la reflexión sobre el transporte urbano en nuestro subcontinente a través de jóvenes académicos formados en París a finales de los años setenta e inicios de la década de los ochenta, así como de estudiosos y militantes de

algunas de las principales ciudades latinoamericanas vinculados a la academia y a los movimientos urbano populares.

Evento significativo a este respecto fue el Taller de Investigación “Transportes Urbanos y Servicios en América Latina” celebrado en Quito, Ecuador, en el año de 1985, coordinado por Oscar Figueroa y Etienne Henry, y auspiciado por el Centro de Investigaciones “Ciudad”, de Quito Ecuador, dirigido, en aquel entonces por Fernando y Diego Carrión. En el se reunieron funcionarios de las áreas de transporte urbano de las emergentes democracias de los gobiernos de las ciudades latinoamericanas, así como jóvenes académicos y militantes, provenientes de ciudades de países centroamericanos, sudamericanos y de México; igualmente contó con la participación de algunos académicos de los países desarrollados, preocupados por el estudio de la realidad del transporte latinoamericano como, Anne Fournié y Diane Davis, entre otros. Los resultados de estas reflexiones quedaron plasmados en la publicación “Actas del Taller de Investigación *Transportes Urbanos y Servicios en América Latina*” editada por el INRETS/France y el Centro de Investigaciones Ciudad, ese mismo año.

La dinámica de discusión teórica de este taller reflejaba los avances del pensamiento alternativo respecto a los transportes urbanos en América Latina:

1. La crítica al enfoque convencional sustentado en la ingeniería del transporte. (Henry, Figueroa)
2. La incorporación de las dimensiones territoriales, particularmente los fenómenos de metropolización y la urbanización periférica popular. (Pradilla, Lungo, Navarro y Gonzalez)
3. El enfoque socioeconómico de los procesos de movilidad de la población. (Pacheco, Morales)
4. La gran relevancia que toma el análisis de las relaciones sociales para la explicación de la producción del servicio y de sus infraestructuras. (Schteingart, Lungo, Coing)
5. El papel central del análisis del Estado y sus políticas sectoriales y territoriales, así como de los movimientos sociales urbanos. (Vargas, Davis, Ibarra, Navarro)
6. La retoma, no menos importante, del materialismo histórico como enfoque predominante rescatado por los teóricos de la Sociología Urbana y adaptado a nuestro contexto por los estudiosos Latinoamericanos arriba mencionados.

Sobresale dentro del esfuerzo de análisis integral del transporte y el territorio la reflexión central de Margarita Camarena Luhrs, quien en su artículo “La Homogeneización

del Espacio” (1987), desarrolla desde una perspectiva histórica y epistemológica la compleja vinculación entre transporte y espacio. Subraya su interrelación estructural y aporta conceptos puente como los de integración-articulación, homogeneización, flujos tangibles e intangibles así como la difusión cultural e ideológica posibilitada por el transporte en su impacto territorial. Vislumbra, ya desde los años ochenta, la futura interconexión entre comunicaciones y transportes y no olvida el crucial rol del transporte como medio de circulación e intercambio.

A partir de entonces se inició un esfuerzo significativo de continuidad constituido por el colectivo académico y de especialistas que periódicamente se reunía en torno a la Conferencia Latinoamericana de Transporte Público y Urbano (CLATPU), que en su núcleo reflexivo y de promoción tenía a Oscar Figueroa y Etienne Henry.

Debido a las características de la temática aquí abordada y su inminente peso sectorial, una característica sumamente peculiar del esfuerzo analítico desarrollado sobre el tema durante estos años en América Latina fue su vinculación directa alimentando la elaboración de las políticas de transporte urbano, tanto de los gobiernos ciudadanos democráticos, como dentro de las propuestas de las Organizaciones Urbano Populares.

El proceso de producción de conocimiento alternativo sobre el transporte urbano en Latinoamérica ya estaba echado a andar y su dinámica se alimentó con los avances en los procesos de democratización de los gobiernos de las principales ciudades latinoamericanas y el empuje de los movimientos sociales urbanos.

Sin embargo, lo que los estudiosos de la ciudad no alcanzaban plenamente a percibir era la creciente relevancia cuantitativa y cualitativa que los fenómenos del transporte urbano y metropolitano tomaban desde inicios de la década de los años setenta y que se acrecentarían sensiblemente durante las dos próximas décadas.

## **5. El enfoque crítico en el transporte latinoamericano**

Como ya señalamos, el gran aporte de la “Nueva Sociología Urbana” y de la Economía Política de la Urbanización consistió básicamente en la recuperación del Materialismo Histórico como enfoque teórico-metodológico, con todas las implicaciones analíticas y de praxis que ello conllevaba.

Paralelamente la socio-economía urbana enfatizaba la necesidad de observar fenómenos estructurales de la economía (Marini, 1973) y la sociedad latinoamericanas (Singer, 1975; Nun, 1974) como lo son la segregación, exclusión y expoliación urbanas

(Milton Santos) vinculadas a las condiciones de vida y en particular, para lo que aquí nos interesa, al impacto de los traslados de los sectores populares en las grandes ciudades de nuestro subcontinente.

Los distintos autores, a pesar de sus claras diferencias, coinciden en señalar el carácter estructural, integral, social y sistémico del transporte urbano. Particularmente relevante es el rescate del concepto de *Condiciones generales de la producción*, para comprender la función crucial de las infraestructuras y servicios urbanos. Especial relevancia tiene la recuperación, para el caso del transporte urbano, de la categoría de *Condiciones generales de la circulación*, que había sido enfáticamente desarrollada por Carlos Marx en “El Capital” con una gran visión del futuro, para explicar el fenómeno emergente de los ferrocarriles. Algunos de los autores anteriormente mencionados (Pradilla, 1984; Topalov, 1976) retoman también el concepto de *Condiciones generales del intercambio*, en vinculación con el anterior, resultando fundamentales para la comprensión de la reproducción material y socio-económica en la ciudad. Adelantándose así mediante esta síntesis conceptual a la comprensión de uno de los rasgos más distintivos de la ciudad terciarizada del futuro, que la sociedad “Post-industrial” y la Globalización impulsarían. Quizá por ello también fue significativo el aporte e incorporación de los conceptos de *Condiciones generales de reproducción de las clases sociales* (Pradilla, 1984) y el de *Condiciones Generales de la reproducción de la fuerza de trabajo* para explicar coherente y estructuralmente el fenómeno del incremento explosivo de la movilidad urbana de personas.

Igualmente, se incorporó la dimensión político social a partir de observar y explicar la relación existente entre *movimientos sociales urbanos y el transporte ciudadano*, mediante la constatación de la naturalización del transporte urbano como reivindicación en la agenda política y social urbana de dichos movimientos (Borja, 1975; Navarro y Moctezuma, 1979).

Vinculado a lo anterior se sumó también el análisis del Estado y las políticas urbanas, enfatizando su carácter de aparato de dominación y control, así como de “agente social” relevante. Este aspecto abrevó de la evolución paralela que vivió la ciencia política, incorporando análisis más complejos que criticaban el economicismo en la comprensión cabal de la actuación estatal e incorporaron la perspectiva de las políticas públicas urbanas (Brunhof, 1980).

Así entonces, el análisis del papel del Estado fue revalorizado, mostrándose como parte ineludible en la comprensión y análisis de los procesos de urbanización y del

transporte; siguiendo con la idea sobre la incorporación del Estado al análisis, éste era visualizado durante esos años como el responsable de crear la infraestructura para la expansión económica y estaba encargado de generar los bienes de consumo colectivo ligados a la reproducción de la fuerza de trabajo, bienes tales como la vivienda, salud educación y el transporte por ejemplo; mientras que por otro lado también debía de regular el orden social necesario para la sostenibilidad del modelo de acumulación.

Esta perspectiva, amplió el análisis de las problemáticas urbanas al integrar la concepción de espacio socialmente construido, haciendo hincapié en la relación entre el Estado y las clases sociales derivada de las contradicciones urbanas e incorporando con mayor amplitud a los agentes del entorno urbano, particularmente los movimientos sociales.

Durante la década de los ochenta, gran parte de la discusión estaba centrada en como lograr de mejor forma la gestión del servicio de transporte urbano colectivo, pues durante esa década se fincaba en el Estado esta responsabilidad; y se remarcaban dos problemáticas primordiales: por un lado la opinión generalizada de que las prácticas llevadas a cabo hasta ese momento no habían arrojado resultados que pudieran considerarse adecuados para resolver los recurrentes problemas de transporte en la región, y por otro lado se remarcaba constantemente que el Estado debería de exhibir una mayor dedicación en la dotación de los servicios públicos.

## **6. El Estado y el Transporte en América Latina**

En relación a la intervención del Estado en el transporte en las ciudades latinoamericanas, Vargas (1987) analiza críticamente las potencialidades de la intervención pública, donde se practicaron desde las subvenciones y el congelamiento de tarifas hasta la intervención directa en la operación de los transportes, pasando por políticas de tarifa real ,es decir sin subvención o subsidio; la promoción de oficinas centrales que subsidiaban las compras de vehículos para los operadores privados e intentos de reorganizar las formas empresariales existentes; sin embargo, debido a la intermitencia en la intervención en el sector mostrada por el estado, la situación regresa a un punto de crisis.

En el análisis de Vargas, se dibuja claramente como el Estado cuenta con un amplio espectro de intervención en el sector transportes; sin embargo, también se percibe la preocupación por “ausencia-presencia” del Estado, de cómo este se acerca y se retira

de la gestión, y no toma cartas definitivas y sostenidas en el asunto, sino hasta que se advierte una situación de conflicto crítico en el sector y su actuación se hace ineludible.

Lo ilustrado por Vargas es reflejo de una historia común de transición histórica para muchas ciudades de nuestro sub-continente en la década de los años ochenta.

En otro contexto, Valentín Ibarra destaca, respecto a la intervención estatal en la ciudad de México, la carencia, de parte de las autoridades, de una visión global del transporte, que tome en consideración las transformaciones del espacio urbano y actúe consecuentemente con ello (INRETS-CIUDAD:402)

“es pertinente puntualizar que el agregado de irracionalidades parciales en los diferentes niveles de la política de transporte urbano no nos proporciona un marco comprensivo de carácter explicativo que nos permita encontrar el sentido de dichas irracionalidades. La existencia de ese marco nos capacitaría para entender el por qué de la gran autonomía que el Estado parece tener en su intervención sobre el transporte urbano; es tal la autonomía que el gran volumen de recursos movilizados hacia esta función urbana, ni su destino más específico (metro, tren ligero, vialidad, etc.), jamás se han puesto en entredicho.” (Ibarra en INRETS-CIUDAD: 410)

Autores como Oscar Figueroa relevan como los factores que llevan a la transformación de la visión y acción del Estado en materia de transporte a los siguientes factores principales: la urgencia de administrar los crecientes conflictos de circulación que se ocasionan por el crecimiento desorganizado y espontáneo de la ciudad y de su parque automotriz; e igualmente dar solución a la tendencia estructural de la reducción en la rentabilidad del sector; así como la necesidad de buscar otras soluciones técnicas para una demanda de transporte acrecentada en el futuro”. (Figueroa en INRETS-CIUDAD: 414)

## **7. Transporte urbano y medio ambiente,**

Si bien el interés en el estudio de los efectos del transporte sobre el medioambiente se remonta ya a la década de los años setenta del Siglo XX, sólo será durante la segunda mitad de la década de los años ochenta y los noventa cuando el estudio de esta relación cobra gran relevancia. Ciertamente desde los primeros avances del enfoque crítico del transporte urbano existieron por supuesto acercamientos multidisciplinarios pero no fue sino con la emergencia de la crisis ambiental en las principales ciudades latinoamericanas cuando este acercamiento tomó dimensiones inéditas, por ejemplo interactuando, entre otras, con disciplinas como las ciencias de la atmósfera, la biología, la medicina social, la geografía y los estudiosos del transporte urbano. Complementariamente, fenómenos

como la diferenciación de las movilidades, el análisis de los grandes proyectos de infraestructura para el transporte, el severo crecimiento de la congestión urbana y la crisis en la utilización de los hidrocarburos, añaden al enfoque el creciente *expertise* sobre la problemática medioambiental, aspecto que sería dominante a lo largo de la década de los noventa; el análisis de la temática se dirigía principalmente a los impactos del transporte y el uso de energía fósil en el medioambiente.

En el ámbito latinoamericano, el enfoque se incluyó principalmente en trabajos que hacían énfasis en la integralidad que debería de observar el análisis del transporte ciudadano como parte fundamental de los impactos al entorno. A este respecto, destaca en México el trabajo de Jorge Legorreta (1995) y del Centro de Ecodesarrollo. Un poco después se suma el esfuerzo coordinado por el Dr. Mario Molina, con su “Proyecto Integrado de Calidad del Aire”, donde, entre otras cosas, se intenta vincular a Chile y México que comparten problemáticas semejantes a este respecto en sus capitales nacionales.

Desde entonces existe un matrimonio indisoluble entre los 2 campos temáticos, que como en todo buen matrimonio aún no se conoce su desenlace.

## **8. Región y Transporte**

Otro nivel de análisis, como lo es el fenómeno de transporte interregional, ha sido poco abordado por los estudiosos. Nogales analiza la relación entre ubicación geográfica y el rol que desempeñan los hitos que funcionan como distribuidores del tráfico, a nivel interregional y en zonas de influencia específicas y como la urbanización es determinada por la intensificación de la actividad comercial, productiva y de servicios en una región y la respuesta del sector transportes en la expansión de sus horizontes de atención y de servicio.

En este análisis, es notorio el énfasis que se aplica hacia la infraestructura para el transporte como soporte material de la reproducción del capital, (Decker y Montoya, 1980)

Continuando con la conceptualización de Nogales, en su perspectiva:

“Las condiciones óptimas del sistema de carreteras no solo permiten la intensificación del sistema de transporte, sino una mayor circulación de mercancías desde los centros de producción a los centros de consumo. Así los costos del transporte vienen a constituir el valor adicional, o sea la parte del trabajo social que se aumenta al valor de la mercancía antes de su consumo, de modo que la mercancía será más valiosa por que se ha invertido más trabajo en su producción. El valor de uso de las mercancías se efectiviza en su consumo, y éste

puede hacer necesario su cambio de lugar y por ende el proceso adicional de producción que cumple el transporte". (Nogales, 1985, 434)

Y concluye a partir de la experiencia de Bolivia, refiriéndose por un lado a la baja calidad del transporte de pasajeros intra e inter regional y por otro, remarca la fuerte atención que se presta al transporte de mercancías, así como el desarrollo de agentes sociales (transportistas) y sus formas de organización (sindicatos) y defensa, sin dejar de tomar en cuenta la importancia de la movilización de mercancías para los procesos de reproducción del capital.

Evaluando en perspectiva, podemos señalar que los años que van de mediados de la década de los ochenta al final del milenio fueron de un auge en el análisis crítico del transporte urbano que partió de un fuerte cuestionamiento al paradigma predominante de las ingenierías que copaba los esfuerzos de reflexión y sobre todo de acción en el campo del transporte ciudadano. Sin embargo, la perspectiva crítica del transporte urbano más que producir un nuevo cuerpo teórico metodológico coherente, generó diversos esfuerzos de interpretación muy interesantes que tuvieron como sello distintivo representar un aporte inédito en relación a la vinculación del fenómeno del transporte con el conjunto de los servicios y la estructura urbana; sin embargo, los aportes de este tiempo se caracterizaron por su notable eclecticismo, un elevado nivel de pragmatismo y, con excepciones, la falta de continuidad.

Ciertamente la citada perspectiva crítica no obviaba la dramática problemática ambiental y la incluía en sus diagnósticos, descripciones y propuestas, pero no establecía vínculos teórico-analíticos sustantivos entre medio ambiente y transporte. Preocupación que sólo daría frutos hasta ya iniciada la década de los años noventa del Siglo XX.

## **9. La perspectiva en el Nuevo Milenio**

Adicionalmente, para inicios del nuevo milenio, el análisis del transporte urbano crítico latinoamericano había incorporado aportes de otras perspectivas como la sociológica, en torno al ciclo de reproducción socio-urbana de la fuerza de trabajo; y la geografía, la accesibilidad urbana y social, la preeminencia de la desigual evolución del territorio vinculada intrínsecamente con el transporte (Miralles-Guasch, 2002). Igualmente, la nueva perspectiva de la Movilidad Urbana que promovía una mirada dialéctica e integral para el abordaje del transporte urbano (Camarena Luhrs, 1989)

Asimismo, surgió la reivindicación en la interpretación teórica del análisis integrado del desarrollo de las fuerzas productivas y su impacto en las relaciones sociales entre las comunicaciones y los transportes, ya no como factor exógeno sino como elemento constitutivo integrado a las condiciones de los desplazamientos, la conectividad y a la reproducción socio-urbana de las clases sociales, la lucha contra la inequidad en las grandes metrópolis de la actualidad, por carencias en la accesibilidad física y al propio transporte. En la realidad de nuestro subcontinente, sin embargo, con la difusión de las telecomunicaciones al igual que con el transporte expresaba su carácter desigual y combinado (Navarro, 2006).

### **Bibliografía.**

ALCEDA, Angel, 1997, *La operación de los transportes*. Ciudad de México, Secretaría de Transportes y Vialidad (SETRAVI), México DF, México.

ALTSHULER, Alan, 1979, *The urban transportation system: Politics and Policy Innovation*, The MIT Press, Cambridge (Mass), USA.

BORJA, Jordi, 1975, *Movimientos sociales urbanos*, Siap-Planteos, Buenos Aires, Argentina.

BRAUDEL, Fernand, 1967, *Civilization matérielle et capitalisme, XV-XVIII siècles*. Armand Colin, Paris, France.

CAMARENA, LUHRS, Margarita, 1990, "Homogeneización del espacio", *Revista Mexicana de Sociología*, vol. 52, no. 3, jul. - sep., 1990, México DF, México

CARRION, Fernando, Henry Coing, Seamuel Jaramillo, Maro Lungo y Martha Schteingart, 1985, *Procesos de urbanización, crisis y gestión de los servicios urbanos en América Latina*, Mesa redonda. en transporte y servicios urbanos en América Latina, Actas del taller de investigación, IINRETS, CIUDAD, Quito, Ecuador.

CARRION, Fernando, Oscar Figueroa, y Etienne Henry, 1985, *Conclusiones generales del taller y perspectivas de la red de investigación sobre transporte y servicios urbanos en América Latina*. Transporte y servicios urbanos en América Latina, actas del taller de investigación, INRETS, CIUDAD, Quito, Ecuador.

CASTELLS, Manuel, 1976, *La Cuestión Urbana*, Siglo XXI Editores, México DF, México.

CORAGGIO, José Luis, Federico Alberto Sabate y Oscar Colman, 1989, *La cuestión regional en América Latina*, CIUDAD, Quito, Ecuador.

CORAGGIO, José Luis, Federico Alberto Sabate, 1983, *Apuntes curso teoría espacial*, Buenos Aires, Argentina.

DAVIS, Diane, 1994, *Urban leviathan: Mexico City in the twentieth century*, Temple University Press.

DUHAU, Emilio, 1991, *Gestión de los servicios urbanos en México: alternativas y tendencias*, en Luciano D'andrea y Martha Schteingart (comps.), *Servicios urbanos, gestión local y medio ambiente*, Centro de Estudios Demográficos y de Desarrollo Urbano, Ed. El Colegio de México – CE.R.FE, México D.F, Mexico.

ERBA, Valeria, (Ed.), 1989, *Transformazioni territoriali e infrastrutture di trasporto. Alcuni casi studio nell'area milanese*, CLUP, Milán, Italia.

FIGUEROA, Oscar y Etienne Henry, 1987, "Les enjeux des transports dans les villes latinoamericaines." *Synthèse INRETS* no. 6. Arcueil, France.

FLORES, DE LA PEÑA, Horacio, 1975, *Los obstáculos al desarrollo económico* Fondo de Cultura Económica, México DF, México.

FOUNIER, Anne y Francois Marchand, 1985, *Evolución de las relaciones entre transporte colectivo público y privado en Guadalajara*, Transporte y servicios urbanos en América Latina, actas del taller de investigación, INRETS, CIUDAD, Quito, Ecuador.

HALL, Peter, 1988, *Cities of tomorrow. An Intellectual History of Urban Planning and Design in the Twentieth Century*, Basil Blackwell, Cambridge, UK.

IBARRA, Valentín, 1985, *Intervención pública y municipalización del transporte en la Ciudad de México*, Transporte y servicios urbanos en América Latina, actas del taller de investigación, INRETS, CIUDAD, Quito, Ecuador.

LEGORRETA, Jorge, 1984, *La autoconstrucción de vivienda en México. El caso de las ciudades petroleras*, Centro de Ecodesarrollo, México DF, México.

LEGORRETA, Jorge, 1989, *Transporte y contaminación en la Ciudad de México*, Centro de Ecología y Desarrollo, México DF, México.

LUNGO, Mario, 1985, *Resumen final*, Transporte y servicios urbanos en América Latina, actas del taller de investigación, INRETS, CIUDAD, Quito, Ecuador.

MARINI, Ruy Mauro, 1974, *Dialéctica de la dependencia* (2da ed.), Era, México DF, México.

MÁRQUEZ AYALA, David, (Comp.), 2005, *El reto del transporte en la Ciudad de México: voces, ideas y propuestas*, Libros Para Todos, Editores Asociados Mexicanos, México DF, México.

MERLIN, Pierre, 1984, *La planification des transports urbaines. Enjeux et méthodes*. Masson, Paris, France.

MIRALLES-GUASCH, Carme, 2002, *Transporte y territorio urbano : del paradigma de la casualidad al de la dialéctica*, Departament de Geografia, Universitat Autònoma de Barcelona, Barcelona, España.

MIRALLES-GUASCH, Carme y Ángel Cebollada, 2003, *Movilidad y transporte. Opciones políticas para la ciudad*. Laboratorio de Alternativas, Documento de trabajo 25/2003.

MOLINERO, Angel y Luis Ignacio Sánchez, 1998, *Transporte público: planeación, diseño, operación y administración*, Secretaría de Transportes y Vialidad (SETRAVI), México DF, México.

NAVARRO, Bernardo y Pedro Moctezuma, 1989, *La urbanización popular en la Ciudad de México*. Ciudad de México: Instituto de Investigaciones Económicas, UNAM, Mexico DF, México.

NAVARRO, Bernardo, 2006, "México ¿Comunicaciones y transportes en la globalización#, *Diseño y Sociedad*, 19-20, Primavera, 2006, UAM-X, México DF, México.

NOGALES, Beatriz, 1985, *El transporte en la región de Cochabamba*, Transporte y servicios urbanos en América Latina, actas del taller de investigación, INRETS, CIUDAD, México DF, México.

PACHECO, Regina, 1985, *Sao Paulo años setentas: el papel social de los transportes colectivos*, Transporte y servicios urbanos en América Latina, actas del taller de investigación, INRETS, CIUDAD, Quito, Ecuador.

PÍREZ, Pedro, 2000, *Servicios urbanos y equidad en América Latina. Un panorama con base en algunos casos*, Serie Medio Ambiente y Desarrollo – CEPAL, n°26, Santiago, Chile.

PRADILLA, Emiliio, 1984, *Contribución a la crítica de la teoría urbana*, Universidad Autónoma Metropolitana, Xochimilco, México DF, México.

PRADILLA, Emiliio, 1993, *Territorios en crisis. México 1970 - 1992*, Universidad Autónoma Metropolitana, Xochimilco y Red Nacional de Investigación Urbana, México DF, México.

SINGER, Paul, 1975, *Economía política de la urbanización*, Siglo XXI, Madrid, España.

TOPALOV, Christian, 1979, *La urbanización capitalista. Algunos elementos para su análisis*, Edicol, México DF, México.

VARGAS, Jorge, 1985, *La intervención del Estado en el transporte colectivo de San José, CSUCA*, Transporte y servicios urbanos en América Latina, actas del taller de investigación, INRETS, CIUDAD, Quito, Ecuador.