

ANÁLISIS DEL SISTEMA DE
PARQUÍMETROS
EN LA CIUDAD DE MÉXICO.
CONTEXTO SOCIAL Y DE
ESPACIO PÚBLICO



Contenido

MENSAJE DE LA PRESIDENCIA.....	3
PRESENTACIÓN	5
INTRODUCCIÓN.....	7
BREVE RESEÑA HISTÓRICA DEL ORIGEN DE LOS PARQUÍMETROS	9
CONTEXTO HISTÓRICO Y SOCIAL DE LA CDMX ANTES DE LOS PARQUÍMETROS ..	12
PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA.....	19
PARQUÍMETROS EN LA CDMX.....	21
PARQUÍMETROS EN LA CDMX: ¿LA SOLUCIÓN DE MOVILIDAD?	25
PARQUÍMETROS SU IMPLEMENTACIÓN Y ETAPAS DE OPERACIÓN.....	28
CONCLUSIONES DE LA CIUDADANÍA	29
REFLEXIONES FINALES.....	31
BIBLIOGRAFÍA.....	32
ANEXO 1.....	34

MENSAJE DE LA PRESIDENCIA

Los procesos de construcción de la Ciudad siempre son variados, pues atienden a las necesidades y características de la zona, de la población y del contexto social e histórico, teniendo como objetivo el desarrollo de la capital.

Desafortunadamente en esos procesos, históricamente pocas veces se vieron reflejados compromisos con la sustentabilidad y sostenibilidad de la zona urbana; por lo que, con el transcurso del tiempo, comenzaron a escasear o encarecer algunos bienes o servicios, dando paso a reformular la estrategia o dinámica de crecimiento de la Ciudad.

Actualmente vemos acciones y planteamientos que intentan revertir esos errores, sin embargo, las consecuencias de las decisiones que en materia de planeación se tomaron en administraciones anteriores son latentes, y estos estragos se reflejan a mediano y largo plazo. Hoy por ejemplo, diferentes ciudades en todo el mundo sufren el desabasto de agua por la falta de planeación y gestión estratégica del líquido, pues no se priorizó la recarga de pozos y mantos en la misma medida en la que se explotaban.

Mientras el acelerado crecimiento de la Ciudad demandaba más servicios y más áreas urbanas para edificar vivienda, edificios gubernamentales y áreas recreativas, también el Espacio Público comenzó a transformarse, pues ese ritmo de desarrollo demandó mayores vías de circulación ante el número creciente de automóviles; por consecuencia, se comenzó a saturar el espacio destinado al estacionamiento en la denominada vía pública.

Sistemáticamente fueron distintas colonias las que comenzaron a presentar este problema de saturación de tránsito y de estacionamiento, principalmente en zonas aledañas a complejos de oficinas, escuelas o centros de negocios, no obstante, al comenzar a expandir el territorio de la Ciudad que ofertaba esos servicios, comenzó a ser un problema de la Ciudad. Esta situación provocó que algunas personas intentaran hacer negocio del desorden y caos que diariamente se presentaba en las calles; por lo que decidieron apartar lugares en cuadras y zonas completas, y comenzaron a cobrar por hacer uso de ese espacio, estableciendo cuotas o tarifas de forma arbitraria.

La respuesta de la autoridad fue replicar esquemas de otras partes del mundo, que tenía doble finalidad, el ordenamiento del Espacio Público para el servicio de

estacionamiento, y un ingreso adicional para la autoridad, permitiendo compensar el uso a través de inversión de capital para la mejora de las zonas. Por eso, se decidió implementar el Sistema de Parquímetros en la Ciudad de México, otrora Distrito Federal.

Bajo esa lógica, la opción que hace 30 años se ofertó en el primer polígono autorizado, fue bajo el sistema denominado SERVIMET; sin embargo, con el paso del tiempo fue necesario que el programa tuviera presencia en otras colonias con características similares, lo que permitió aplicar un modelo distinto, basado en avances tecnológicos que permitirían ofrecer diversas alternativas a quienes hacían uso del servicio.

Con la implementación del modelo a cargo de EcoParq, los esquemas de trabajo, horarios, formas de cobro, e incluso el proceso para reportar el dinero recaudado, fueron evolucionando, lo que ha derivado actualmente que las opiniones respecto del esquema de estacionamiento en la vía pública se encuentren más divididas que hace 30 años; y sumado al cambio de la autoridad responsable de ese sistema, los planteamientos vecinales en un mismo polígono o colonia, se encuentran polarizados.

En ese orden de ideas, y ante las escasas fuentes de información al respecto, desde la Presidencia de esta Comisión que tengo el honor de presidir, se encausaron los esfuerzos para contar con un documento de apoyo y de carácter informativo para analizar y entender objetivamente el alcance de estos Sistemas de Parquímetros, sus elementos y aspectos básicos, así como el papel que han jugado para el desarrollo urbano de la Ciudad.

La elaboración y presentación de este proyecto, es reflejo de las peticiones e inquietudes ciudadanas por conocer, informarse e involucrarse en temas públicos; por lo que refleja el compromiso de esta Comisión para hacer garantizar el derecho a una Ciudad Habitable, a través del Derecho al Espacio Público.

#CiudadConOrden

Gaby Salido

Dip. Gaby Salido

Presidenta de la Comisión de

Uso y Aprovechamiento del Espacio Público

PRESENTACIÓN

Con la Constitución de la Ciudad de México, se dejaron atrás algunos paradigmas que consideraban al Espacio Público como lugar residual y con poca funcionalidad; pues ahora además de ser un derecho, es un elemento indispensable para garantizar una Ciudad Habitable, y por lo tanto, es considerado eje articulador y lugar idóneo para ejercer otros derechos.

Asimismo, con el proceso de creación de las leyes secundarias que rigen la vida en nuestra Capital, durante la I Legislatura logramos que el Espacio Público fuera un eje prioritario en los procesos de Planeación.

Mediante el trabajo de elaboración y posterior publicación de la NOM-001-SEDATU-2021, se consolida al Espacio Público como elemento indispensable en el desarrollo de la Ciudad, al grado de considerar la homologación de criterios y conceptos para garantizar que todas las personas cuenten con algún Espacio Público cercano a su hogar o centro de actividades.

Sumando estos esfuerzos tenemos como resultado distintos escenarios donde el Espacio Público juega papeles importantes, no sólo en temas de movilidad y reordenamiento de la vía, como es el caso del presente estudio, sino que genera beneficios medioambientales, espacios de recreación, esparcimiento, disfrute del ocio, cultura, deporte y otras actividades que en conjunto abonan a tener condiciones ideales en nuestra calidad de vida.

En el caso concreto, al estudiar los escenarios que dieron origen a los parquímetros en la Ciudad, encontramos los primeros problemas de saturación de estacionamientos principalmente en zonas de comercio o aledañas a centros de negocios, lo que fue rápidamente capitalizado por personas que se dedicaron a apartar lugares, cediendo el espacio de estacionamiento al mejor postor o a quien ellos querían, de lo contrario, los vehículos sufrían algún daño en el menor de los casos, o bien, era víctima del robo de autopartes.

Estas condiciones comenzaron a replicarse en diferentes partes de la Ciudad, pues el número de vehículos que circulaban también iba en aumento, lo que comenzó a demandar mayor espacio.

Atendiendo al trabajo de seguimiento emprendido por legisladoras y legisladores que integraron esta Comisión durante la I Legislatura de este Congreso, y teniendo al frente de la misma, de forma consecutiva a la diputada María Gabriela Salido Magos, se acompañó la iniciativa de realizar una serie de foros que plantean el funcionamiento de este sistema desde su origen hasta la actualidad, para encontrar principios de oportunidad y áreas de mejora normativa; es por ello que durante los días del 25 al 29 de abril de la presente anualidad, se llevó a cabo el foro **“30 años de Parquímetros en la CDMX”**, contando con la participación plural de diversas autoridades, academia y ciudadanía que se ha mantenido pendiente de lo que ocurre



en torno a los parquímetros, pues son un elemento en el Espacio Público que ha sido determinante en el orden y reordenamiento de la vía.

En ese orden de ideas, atendiendo la obligación establecida en nuestro andamiaje normativo interno, coincidimos en la importancia de abordar un breve estudio que abone al análisis de este Sistema y mecanismo de estacionamiento en la vía pública, atendiendo las características particulares de la Ciudad.

Tal como señaló la presidencia de esta Comisión, la conmemoración de 30 años de la implementación del Sistema de Parquímetros en la Ciudad de México, aunado a las opiniones polarizadas respecto de la efectividad, funcionalidad y beneficio para la Ciudad, es el momento propicio para realizar un análisis y en todo caso hacer las modificaciones o ajustes necesarios para que estos sistemas sean funcionales atendiendo las características actuales de la capital, y sean respuesta oportuna a las necesidades de quienes aquí habitamos.

Estamos convencidos que este análisis objetivo abonará a la formación de criterios de la ciudadanía tratándose del estudio, referencia, crítica o simplemente consulta de lo que representa para la Ciudad este Sistema y de cómo ha evolucionado con el paso del tiempo y el uso de nuevas tecnologías para mantenerse vigente, como hace 30 años.

Dado en el Recinto Legislativo de Donceles a los 29 días del mes de julio de 2022.

Comisión de Uso y Aprovechamiento del
Espacio Público del
Congreso de la Ciudad de México, II Legislatura

INTRODUCCIÓN

La política de desarrollo y construcción de la Ciudad, durante mucho tiempo estuvo basada en la movilidad de vehículos, pues se invertía en la edificación de distribuidores viales, ampliación de avenidas y la construcción de puentes peatonales, provocando divisiones y barreras físicas en la interacción social.

De esta forma, comenzaron las quejas y el malestar ciudadano, por lo que la respuesta de las autoridades fue replicar un sistema de estacionamiento en el Espacio Público, aprovechando los carriles contiguos a las banquetas, donde eran colocadas alcancías con un temporizador, con el objeto de reordenar el Espacio Público y limitar la estancia de los vehículos estacionados, lo que de forma natural, generó una rotación casi permanente de los coches que utilizaban los cajones para evitar ser sancionados.

Esta medida fue bien recibida por la ciudadanía, incluso, diversas colonias comenzaron a pedir que el esquema de reordenamiento se replicara en otros espacios de la Ciudad; sin embargo, comenzaron a surgir dudas de la operación y de las ganancias obtenidas, por lo que se estableció el beneficio de devolver un porcentaje de esos recursos y destinarlos al mejoramiento y recuperación de Espacios Públicos en las zonas donde operan los parquímetros.

30 años después de la puesta en marcha de este programa en la Ciudad, en gran medida han cambiado las condiciones que le dieron origen. Si bien es cierto el número de vehículos que circulan en la Ciudad ha ido históricamente en constante aumento, las condiciones de habitabilidad así como el desarrollo de distintos centros de actividades como hospitales, escuelas, oficinas, y edificios de gobierno, han provocado que estos sistemas, en algunos casos, se vean rebasados e intenten ser burlados, saturando colonias cercanas en donde opera el estacionamiento con cobro en el Espacio Público.

Aunado a esos problemas, un cambio constante en la autoridad responsable del Sistema y en consecuencia de la aplicación transparente y oportuna de los recursos, ha provocado que, aquellos que naturalmente se opusieron a los parquímetros suman adeptos, pues no han visto reflejado ningún beneficio de los que originalmente se plantearon.

Muchas de estas quejas ciudadanas constantes, han marcado la pauta de diversas peticiones, por lo que esta Comisión de Uso y Aprovechamiento del Espacio Público, no puede ser omisa en la revisión y seguimiento de las mismas, llegando en diversas oportunidades a dictaminar de forma favorable las solicitudes de información de diversas fuerzas políticas a fin de transparentar los recursos que, el Gobierno de la Ciudad de México, ha obtenido por ese concepto.

Si observamos los cambios en la pirámide de movilidad, también han provocado que se hagan planteamientos nuevos en la jerarquía y prioridad para el uso de la vía, estableciendo una nueva configuración de las calles y avenidas que interconectan nuestra urbe. De esta forma no hallamos ningún estudio como referencia o parteaguas informativo que sirva como guía de análisis local de este sistema en la capital.

El único referente, ha sido el denominado Manual Histórico del Sistema de Parquímetros de la Ciudad de México, que en el fondo y alcance, no satisface la necesidad de información que demanda la Ciudad y que resulta indispensable para un estudio sobre el sistema de cobro por el uso y aprovechamiento del Espacio Público, en el cual, se determinen beneficios del mismo a la vez que busca el reordenamiento de la Ciudad, teniendo una proyección de lo que debe realizarse en la Ciudad, ya que nos encontramos inmersos en el proceso de Planeación a 20 años.

Por ello, impulsados por las peticiones ciudadanas, las y los integrantes de esta Comisión, han coincidido en la importancia de contar con un documento de esta naturaleza y abordando los aspectos que se han descrito en el índice de este estudio.

Así, de acuerdo a la indicación girada por la Presidencia de esta Comisión Ordinaria, se abocó al estudio y revisión de diversos documentos y datos, así como la recopilación de testimonios, experiencias y datos aportados por las autoridades competentes, logrando como resultado un estudio sintético, que sirve como marco de referencia histórico y de análisis de los Sistemas de Parquímetros que al 2022 operan en la Ciudad de México.

En ese orden de ideas, la propuesta de investigación tiene por objeto orientar el estudio y revisión práctica e histórica del mecanismo de estacionamiento en la vía pública, para quienes desean analizar la política pública que surge de la necesidad del reordenamiento, pero ha polarizado opiniones en una misma colonia.

BREVE RESEÑA HISTÓRICA DEL ORIGEN DE LOS PARQUÍMETROS

Existen diversas formas de abordar el estudio de un fenómeno, los enfoques serán los indicados atendiendo el objetivo de la investigación y la finalidad de la misma; sin embargo, en todos los casos una constante debe ser el análisis histórico, ya que siempre encontramos el fundamento de hecho en las características sociales, económicas y necesidades o conflictos a resolver.

En el caso particular de los Parquímetros, se podría decir que su instalación fue mera casualidad, sin embargo, llegó a resolver uno de los muchos conflictos que comenzaron a darse en las ciudades en pleno desarrollo.

Muchas de las condiciones que en aquel entonces dieron origen a las restricciones, regulaciones, prohibiciones o incluso el monopolio de algunas actividades, parten del acelerado incremento en actividades productivas de una Ciudad; sin embargo, lo que un siglo después enfrentamos, es la forma de adecuar esos sistemas y reglas ya establecidas, con la realidad actual.

Era natural que un sistema para regular el estacionamiento en las calles tuviera su origen en una de las ciudades donde la industria automotriz tenía presencia o era parte de las actividades productivas. Recordemos que en Estados Unidos había un auge económico importante, lo que comenzó a democratizar ciertos usos y costumbres, entre ellos la posibilidad no sólo para la gente adinerada, sino para más número de personas, poder adquirir un vehículo que les permitía moverse entre una ciudad y otra.

Específicamente entre 1920 y 1930 en el vecino país del norte, el auge económico que hemos señalado, hizo posible que diferentes sectores y grupos de la población tuvieran un automóvil privado. Incluso cambió la forma de ver al automóvil, pues ya no era sólo un objeto de lujo y excentricidad, sino era un medio de transporte.

Si bien eso representó una posibilidad adicional de desarrollo, principalmente para la industria del automóvil, lo que generó mayor posibilidad de competencia e inversión, también comenzó a convertirse en una fuente de problemas y preocupación para diferentes ciudades que estaban en pleno proceso de crecimiento e industrialización, pues ahora quedaban inmersas en bloqueos y retrasos por la cantidad de vehículos que comenzaron a circular, sin que previamente hubieran tenido las condiciones de infraestructura o de normas para soportar la abrupta afluencia de vehículos.

Del mismo modo que en la actualidad hay espacios que no fueron concebidos para ese fin, muchas ciudades y poblaciones comenzaron a sufrir pues la falta de infraestructura, caminos, calles, pasos peatonales, entre otros elementos, literalmente provocaron la aglomeración en diferentes puntos de los nuevos vehículos, pues originalmente se habían considerado senderos angostos y sin pavimentar completamente, pues eso satisfacía el tránsito de carretas y otros medios de transporte.

La presencia de diversos problemas, no era igual en todas las ciudades, pues algunas padecían por los caminos, otras por los cruces y otras más por la falta de diseño en las calles.

Lo que fue realmente un conflicto, era la falta de previsión para detener esos vehículos y acomodarse de tal forma que no estorbaran la circulación, o el estacionamiento de otros automóviles.

Esa situación llevó a que en la ciudad de Oklahoma se comenzaran a plantear una solución, ya que era común observar automóviles estacionados sin sentido en cualquier lugar libre, así que todos los huecos libres estaban ocupados por los vehículos de los trabajadores del centro.

Con el aumento en el número de vehículos y la saturación de zonas comerciales, provocó el malestar de propietarios de negocios, que habían quedado ocultos e inmersos en la dinámica creciente del desarrollo, pues comenzaron a quejarse que sus clientes no encontraban donde estacionarse y poder comprar, lo que eventualmente significaba ir a comprar a otro lado y en consecuencia la mayoría de los comercios de las zonas céntricas o complicadas, se quedaban sin consumidores, como resultado se notaba una afectación al comercio local en las ciudades.

Al organizarse, estos comerciantes presentaron quejas y peticiones en la Cámara de Comercio de Oklahoma City, y como resultado del proceso se diseñó el 21 de diciembre de 1932 el primer parquímetro para controlar el tráfico, que consistía en un dispositivo tipo alcancía que después de haber recolectado cierta cantidad de dinero, asignaba a cada vehículo en un espacio, tiempo determinado para permanecer estacionado, bajo ciertas condiciones, idea que había sido propuesta por un periodista.

A través de un periódico se organizó un concurso desde febrero hasta mayo del año 1933, señalando que el objetivo era desarrollar un dispositivo de sincronización para que en las calles de la ciudad se pudiera dejar un vehículo estacionado sin que

estorbara a otros, señalando un tiempo máximo. De esta manera, junto con la Universidad de Oklahoma se propuso entregar 160 dólares a la persona que diseñara el mecanismo ganador.

Quien resultó ganador del concurso fue un estudiante de Ingeniería que propuso un mecanismo mejorado al que se había propuesto en la Cámara de Comercio. Y al igual que muchas historias de éxito en esas décadas, el concepto fue adoptado por las autoridades, por lo que se creó la Compañía **Magee-Hale Park-O-Meter**, y se instaló el primer dispositivo de parquímetro en la esquina sureste de *First Street* con *Robinson Avenue* el 16 de julio de 1935, es decir hace 87 años.

Para comprobar la utilidad y funcionamiento de ese sistema, se instalaron y probaron 175 dispositivos en una zona de 84 metros cuadrados, y el costo establecido fue de cinco centavos por hora. Posteriormente se comenzó a fijar un método para determinar el lugar de instalación de cada dispositivo, concluyendo que cada 6 metros debían colocarse, considerando el largo de una acera o área de estacionamiento.

Con esta situación se instaura el primer sistema, creado por Carl Magee; el cual consistía en un aparato que cobraba dinero a los automovilistas que desearan hacer uso del Espacio Público para estacionarse, de esta manera el parquímetro logró tener una doble funcionalidad: regular el estacionamiento en la vía pública y la de recaudar recursos para la Ciudad.

Bajo esta lógica, resulta necesario conocer las condiciones que imperaban en la Ciudad de México, pues no fue sino 50 años después de la creación de ese sistema, que se consideró necesario replicar en la capital para regular el estacionamiento en el Espacio Público. Siendo la primer característica a destacar, el proceso de crecimiento y desarrollo de la Ciudad, lo que hace necesario implementar políticas para regular el uso equitativo y democrático del Espacio Público en beneficio de la ciudadanía, teniendo como finalidad mejorar la movilidad.

CONTEXTO HISTÓRICO Y SOCIAL DE LA CDMX ANTES DE LOS PARQUÍMETROS

Como se ha señalado anteriormente, es importante conocer las causas y condiciones que dan origen a un planteamiento, o como es el caso en esta investigación, saber el detonante que consideró la autoridad para determinar que la estrategia de reordenamiento del Espacio Público a fin de lograr disminuir el problema de estacionamiento, sería replicar un modelo que funcionaba 50 años atrás en Estados Unidos de América.

En referencia al auge económico y de desarrollo de la capital, comparado con lo observado en el país vecino, pensaríamos que tuvimos un desfase en el desarrollo urbano; sin embargo, para la década de los 70's seguía recomponiéndose el territorio de la Ciudad aparejado al crecimiento urbano.

A pesar que el desarrollo de nuestra capital ha llevado un ritmo propio, han sido diversas etapas las que detonan conflictos que no habían considerado las autoridades anteriormente; en el caso concreto de parquímetros, no se debe solamente al crecimiento poblacional o al desarrollo de complejos inmobiliarios, debemos atender a condiciones particulares que durante la década de los 70's y 80's desencadenaron en realidades distintas para el modelo de vida de la zona metropolitana.

Merece la pena hacer un breve recorrido histórico en esas décadas para dejar en evidencia el constante cambio y crecimiento de la Ciudad, a pesar de estar marcado en esos años por diversos acontecimientos y crisis económicos que dejarían estragos para la década de los 90's.

Si destacamos por ejemplo, algunas obras en materia de movilidad, en agosto de 1970 se inaugura un primer circuito de la Línea 2 del metro, de las actuales estaciones de Taxqueña a Pino Suárez, para avanzar su trazo hasta Tacuba meses después, significando el crecimiento de estas zonas de la Ciudad y la necesidad de interconexión.

A finales del mismo año, comenzó a dar servicio un primer tramo de la Línea 3, de Tlatelolco a Hospital General, siendo uno de los pilares de la infraestructura para el posterior desarrollo y conexión de la movilidad.

Es por eso que, muchos de los esfuerzos de los gobiernos en turno, estaban enfocados en otorgar distintas alternativas, puesto que, la capital no podía continuar

con un formato tan centralizado, en el que todas o la mayoría de las actividades se desempeñaban en un solo polígono.

De esta manera, y ante el comienzo del incremento en el costo de la vivienda, comenzaron a abarcar distintas zonas al norte y al oriente de la Ciudad, expandiendo los límites urbanos, prueba de ello, es que para 1974 iniciaron las obras del Circuito Interior hacia el sur/poniente, lo que ayudó a desahogar 50% de intersecciones conflictivas y desahogar de forma fluida el tránsito desde el centro de la capital.

A fin de brindar servicios urbanos y espacios de recreación, igualmente en 1974 se expropiaron más de 249 hectáreas, para iniciar un proyecto medio ambiental en lo que hoy conocemos como la tercera Sección del Bosque de Chapultepec.

Muestra de la modernidad y el desarrollo urbano, en el año 1976 comenzó la edificación de dos edificios ahora emblemáticos, la Torre de Pemex y la Torre del Caballito, y fue en 1978 que se concretó la construcción de las 4 estaciones de autobuses como una respuesta ante la constante demanda foránea para puntos de arribo y partida de transporte a distintas ciudades en otras entidades.

Esa década estuvo marcada, tal como se decía anteriormente por proyectos de expansión del territorio urbano, dentro y fuera de la Ciudad, la construcción y puesta en marcha de distintos complejos inmobiliarios para la prestación de servicios públicos y la constante expansión de las redes de transporte, con la finalidad de conectar los distintos puntos de la Ciudad con los principales centros de negocios de esa década.

Sin embargo, a pesar que la década de los 80's estuvo marcada por una tragedia provocada por un sismo de magnitud 8.1 grados, que en septiembre de 1985 dejó más de 9 mil muertos, el desarrollo de infraestructura de movilidad no se detuvo, por el contrario, a principios de la década se decreta la necesidad de expandir las modalidades de transporte público con destino al sur de la capital, por lo que se inaugura el Sistema de Transporte de Tren Ligero, utilizando los Tranvías que prestaban servicio hacia Xochimilco.

En el mismo rubro de transporte, se crea la conocida *Ruta 100* que cubriría principalmente rutas aún foráneas para la época, hacia el centro de la capital, sirviendo prácticamente como único medio de transporte a personas que habitaban en las (ahora alcaldías) zonas alejadas del primer cuadro del entonces Distrito Federal, por ejemplo: Cuajimalpa, Tlalpan, Xochimilco y Tláhuac; en consecuencia se destinaron recursos adicionales para la construcción de grandes terminales conocidos

como paraderos en zonas como Zaragoza, La Raza, Tacubaya y Taxqueña, que posteriormente se convertirían en los hoy denominados CETRAM.

En la primera mitad de esta década, el Sistema de Transporte Colectivo Metro, continuó su desarrollo, pues la línea 4 fue concluida en su totalidad -tal como es conocida actualmente-, se inaugura un primer trazo de la línea 5 de Pantitlán a Consulado y el tramo entre las estaciones el Rosario a Instituto del Petróleo de la Línea 6. Del mismo modo, pero en 4 etapas distintas es inaugurada la línea 7.

Hablando de infraestructura para servicios, se inaugura en zona rural de Iztapalapa, conocida como "*la Chinamperia*" un nuevo centro de proveeduría de alimentos y productos de canasta básica, lo que hoy conocemos como Central de Abastos, anunciada en aquella fecha con 1650 bodegas dedicadas a los vegetales, 550 de abarrotes y 9 de pescados y mariscos.

A pesar que la segunda mitad de la década estuvo marcada por la tragedia, gran parte de los esfuerzos se destinaron a la reconstrucción y modernización de inmuebles, pues deberían cumplir ahora con medidas de construcción y seguridad más estrictos, prueba de ello, es que en 1989 comenzó la edificación del edificio que hoy se conoce como la Torre Mayor, proyecto concluido hasta el año 2003.

Desde la perspectiva del análisis social, el país se encontraba inmerso en una constante turbulencia económica, pues después de algunos años de crecimiento económico, el modelo conocido como "*desarrollo estabilizador*" ya había quedado rebasado, por lo que se intentó cambiar el rumbo con un nuevo modelo denominado "*desarrollo compartido*".

Esa política económica partía de dos bases, la primera para la aceleración del crecimiento y expansión del sector público y paraestatal; y la otra aún pesa sobre todos y cada uno de los mexicanos, se decidió recurrir al endeudamiento con la idea de promover crecimiento y desarrollo.

Un nuevo error económico a decir por los especialistas, consiste en la confianza y mala administración de un nuevo auge petrolero a principios de la década de los 80's, durante el sexenio de Luis Echeverría, pues con una falsa idea de crecimiento, bonanza y desarrollo, se registraron datos del Producto Interno Bruto Nacional (PIB) de 8% y 9% en esos años, pero en ese mismo nivel, se incrementó la deuda externa.

Para el sexenio 1982-1988 del Presidente Miguel de la Madrid se implementaron transformaciones a la Administración Pública, dando paso al conocido "*Modelo*

Neoliberal”, caracterizado por un rescate propuesto por el Fondo Monetario Internacional, que tenía reglas específicas como la apertura al mercado internacional, lo que hoy es la globalización y algunos arreglos en materia económica, como el ajuste del gasto público y del control de la inflación.

Esas situaciones marcaron radicalmente la forma en la que la sociedad realizaba sus actividades, pues incluso, se presentó el fenómeno de migración con rumbo a Estados Unidos, en busca de mejores condiciones laborales y en consecuencia de vida.

Algunos especialistas en este tema señalan que: “la migración de México a Estados Unidos es un fenómeno que forma parte del desarrollo de ambos países y es básicamente de carácter laboral”.

Esa situación, sumada a la crisis por el terremoto de 1985, durante la segunda mitad de la década de los 80’s, la migración de mexicanos a los Estados Unidos fue aumentando hasta convertirse en una verdadera opción laboral para muchos miles de hombres y mujeres que no encontraban en México condiciones adecuadas.

Durante esos años, también es evidente que muchas mujeres se involucran y participan en actividades económicas, a diferencia de años anteriores, por lo que, derivado de esas condiciones, comienza sin pensar una reestructura en el mercado laboral, que redujo la brecha entre hombres y mujeres en el campo educativo y del trabajo.

Las nuevas dinámicas provocadas por cuestiones económicas, repercutieron en las actividades y formas de vida de las familias mexicanas, pues incluso las aspiraciones en cada hogar cambiaron acorde a su perspectiva de crecimiento y dependiendo de sus condiciones particulares.

Es por eso que en los años previos a la instalación del primero polígono de Parquímetros, estaba latente una percepción de tranquilidad, en parte motivada por el gobierno en turno, pues llevaba ya algunos años la administración a cargo de Carlos Salinas de Gortari, en el que, a través del Programa “Solidaridad” dio un aliento de supuesta estabilidad para el crecimiento de la economía nacional.

Lo anterior, sumado al constante y necesario crecimiento demográfico en la población de la capital, la aparición obligada de nuevas rutas y modalidades de transporte, la reconfiguración de la población en la Ciudad, resultado de la migración, las políticas comerciales del país y la situación económica, fueron factores determinantes en el desarrollo y evolución de la Ciudad, a principios de la década de los 90’s.

Esas condiciones a principios de la década, marcaron el comportamiento de la economía, que se centró en las medidas adoptadas por el Pacto para la Estabilidad y el Crecimiento Económico (PECE 1989), lo que cambió al menos el panorama de la economía mexicana, pensado en un tema macroeconómico sano y un ambiente favorable para los negocios.

En el ámbito automotriz, imperaba un ambiente de suma competencia, principalmente en la inclusión de infraestructura tecnológica, puesto que la industria automotriz en Japón estaba creciendo considerablemente. La tendencia era marcada por la fabricación de vehículos pequeños y más eficientes, modelo que empezó a ganar muchas familias y consumidores adeptos no sólo en el extranjero, sino en el país.

Consecuencia del crecimiento a nivel mundial de ese mercado, distintas marcas, principalmente estadounidense, comenzaron a buscar la forma de expandirse para poder cumplir con la demanda de vehículos, por lo que vieron en territorio mexicano, la posibilidad de invertir y crear plantas de producción.

Un ejemplo fue la creación de plantas de ensamble y motores que General Motors instaló en el complejo de Ramos Arizpe, Coahuila que en su momento representó la inversión más grande de esta corporación en toda América Latina.

También podemos citar la planta de motores de Chrysler, igualmente en Ramos Arizpe en 1981, la planta de motores de Ford en Chihuahua en 1983 y la de ensamble en Hermosillo, Sonora en el año de 1986, en conjunto con Mazda dedicada al mercado de exportación, misma que en ese entonces representó la planta de ensamble con el más elevado nivel de tecnología en México.

Para el año de 1989, el 57% de las exportaciones en México, eran únicamente de autopartes; hecho que diera pie a consideraciones económicas futuras.

Adicionalmente, otro de los detonantes para ampliar el mercado automotor en el país, fue que en diciembre de 1989, se firmó un decreto llamado: ***“Decreto para la modernización y promoción de la industria automotriz”***, cuyo objetivo fue adecuar las condiciones a la política industrial y de comercio exterior de ese entonces, decreto que permitió que se pudieran importar automóviles nuevos a México, lo cual tuvo como resultado que entre los años de 1991 y 1992 el 15% de los autos que se vendía en México eran importados, dato que para el año de 1993 aumentó al 20%.

En México la situación automotriz estaba mostrando una de las mejores etapas de crecimiento, lo que se consolidó con el Tratado de Libre Comercio de América del Norte, que obligaba a la reducción arancelaria, y en el territorio nacional, se comenzó a generar alta demanda de automóviles.

Este panorama económico y social tuvo impacto también en el Espacio Público, derivado del incremento de vehículos en circulación; pues sólo por citar un dato, para 1982 el parque vehicular era de aproximadamente 6 millones 700 mil vehículos, y 10 años después, a finales de 1992 se reportaban poco más de 11 millones 260 mil vehículos.

Durante varias décadas se consideró el flujo vehicular como símbolo de modernización y progreso, sin embargo esa consideración fue desmentida, pues con el cambio de mentalidad y la mediana sensibilización al visibilizar el impacto ecológico que cada Ciudad genera en el planeta, se comenzaron a plantear esquemas de tecnología limpia, dejando en segundo plano el mercado para vehículos anteriores a esas reglas ecológicas, por lo que gran parte del parque vehicular era considerado obsoleto y contaminante; sin embargo, las condiciones económicas no eran favorables para todos los grupos de población, lo que no permitía que estuvieran en posibilidad de renovar su vehículo por uno nuevo.

Con esa situación, muchas colonias de la capital que se habían caracterizado por su vocación de desarrollado y por la presencia de distintas actividades económicas, ahora se convertía en puntos rojos en materia de tránsito, pues las calles se comenzaron a saturar, retrasando el tránsito, pues no era posible encontrar un lugar de estacionamiento en el Espacio Público, sin que el mismo estuviera apartado por algún objeto, o algún otro vehículo.

Esa fue una de las primeras molestias que expresaron los habitantes de las colonias Cuauhtémoc y Juárez en la entonces Delegación Cuauhtémoc, por lo que se decidió implementar el modelo de parquímetros que había dado buen resultado en otras partes del mundo.

Posteriormente, la idea maestra en esta acción, consistió en dividir por medio de polígonos la Ciudad, prioritariamente las zonas que representaban cierto crecimiento económico derivado de sus actividades y vocación, o por constituir centros de negocios, de atención de gobierno, servicios médicos, centros educativos, entre otros; y de esta manera dividir el espacio de los carriles extremos según fuera posible, para colocar un número determinado de cajones de estacionamiento, que se regirían en principio por oferta y demanda. Dejando atrás la posibilidad de retener indebidamente

espacios de cuadras completas para estacionar vehículos a cambio de tarifas arbitrarias y aleatorias, que determinaban personas llamadas franeleros.

De forma adicional, ante los crecientes problemas de contaminación, saturación vial e impactos negativos en materia ecológica, la idea de cobrar por permitir que un vehículo permaneciera inmóvil en el Espacio Público, utilizando un lugar de estacionamiento, tenía como fin desincentivar su uso, pues se pretendía evidenciar que era poco costeable para las personas trabajadoras dejar su vehículo estacionado en el Espacio Público cercano a su centro de trabajo durante toda la jornada laboral, pues era el mismo tiempo que debería estar pagando por hacer uso del espacio de estacionamiento.

El planteamiento era parcialmente acertado, pues la ciudad ya contaba con diversas alternativas de movilidad, y la intención era revertir la política de priorizar al automóvil sobre cualquier otra modalidad de transporte, pasándolo al último término en la incipiente pirámide de movilidad en la Capital.

Ahora bien, es importante saber las etapas que, acorde con la autoridad se siguieron para la implementación de este modelo de estacionamiento en el Espacio Público; pues de esta forma podremos saber si realmente solucionaron los problemas originalmente planteados; pues de ser así, en algún momento durante estos 30 años, hubo un punto de quiebre al polarizar las opiniones de la ciudadanía.

No cabe duda que la implementación de los parquímetros en la Ciudad, está ligada a la historia del desarrollo urbano y al crecimiento de la misma; sin embargo, también es reflejo que durante décadas han faltado verdaderos criterios de planeación, y el cumplimiento de reglas de construcción y de ordenamiento territorial; pues si se hubieran implementado, o considerado el crecimiento e impacto exponencial de ciertas zonas en la capital, el impacto en el tránsito derivado del parque vehicular, no hubiera generado tanta polémica durante la última década del siglo pasado. Eso sin medir, las afectaciones del número de vehículos en pleno 2022.

PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

En cierta forma, uno de los primeros conflictos administrativos que se debían resolver, era establecer la naturaleza del Sistema, pues no era un fin simplemente recaudatorio, ni tenía preponderantemente el objetivo de mejorar la vialidad, debería ser considerado una estrategia operativa que facilitaría diversos aspectos de las actividades cotidianas de miles de capitalinos y de un gran número de población flotante que diariamente realizaba actividades en las zonas más importantes de la capital.

Para 1992, ya estaba perfectamente identificada la nueva tendencia de los llamados horarios de saturación, pues estos venían ligados a los horarios de movilidad, primero, de casa al centro de estudios o trabajo y después de este punto a alguna otra actividad en promedio al medio día y posteriormente, a la salida de las escuelas, al final de la jornada laboral para el sector burocrático y ya en la tarde, el camino a casa de las personas del sector privado.

Por sí solos estos escenarios representaban un conflicto, sin importar la zona que se tratara, pues el movimiento masivo de vehículos, provocaba que a pesar de contar con infraestructura basta y con un número suficiente de carriles de circulación, las principales arterias viales de la Ciudad, se saturaran, y al lograr llegar al punto de destino, el problema era perder tiempo en encontrar una zona segura para estacionar el vehículo.

Si bien las características eran muy particulares de la Ciudad de México y aun así, sólo se intensificaban en ciertas zonas de relevancia para la capital, era necesario encontrar una solución general, por lo que, el Gobierno decidió replicar el modelo de administración del espacio para estacionamiento en las calles, cobrando una tarifa por hora, estableciendo horarios de funcionamiento y áreas específicas.

De esta forma y en su debida proporción, había ya una serie de coincidencias en el origen de este sistema que llevaba medio siglo de funcionamiento en Estados Unidos, y que había sido replicado con éxito en algunas de las principales ciudades europeas, que, al igual que la capital Mexicana, representaban un número importante de actividades, con impactos trascendentes en materia económica.

El paso del tiempo ha dado la posibilidad de analizar en retrospectiva si la medida cumplió con su objetivo o no; sin embargo sería imparcial el presente esfuerzo si el análisis en este momento partiera del resultado actual. Por eso, sirviendo a las

remembranzas históricas que no han sido atendidas ni recopiladas por las autoridades que han sido las responsables en turno, podríamos identificar algunos beneficios que prácticamente de forma inmediata se presentaron en el primer polígono; pues, esta zona entró en un proceso natural de ordenamiento del espacio y se permitió como consecuencia una constante rotación de los vehículos, lo que comenzó a facilitar a los conductores encontrar lugar de estacionamiento, y a su vez, se redujeron los tiempos que anteriormente se destinaban para ello.

No obstante, faltaban algunas consideraciones que atender, pues el Espacio Público presentaba ya deterioro derivado de las actividades que anteriormente imperaban, como apartar lugares, por lo que fue necesario realizar actividades de recuperación de vialidades, balizamiento y pintura de las zonas, para que fueran perfectamente identificables los límites del polígono.

Esta estrategia traería consigo una dinámica de daño colateral, pues algunos conductores comenzaron a evadir el pago por estacionamiento en el Espacio Público, por lo que comenzaron a utilizar lugares fuera del polígono de cobro, lo que provocó un efecto de expansión del problema.

La dinámica de evadir los polígonos de cobro de parquímetros, no fue propia de una sola zona, incluso en la actualidad es recurrente ver personas que deciden dejar sus vehículos en puntos alejados a sus trabajos o centro de actividades con la intención de ahorrarse el pago del estacionamiento, lo que libera y reordena la zona de parquímetros pero satura las periferias, afectando a colonias vecinas.

Con esa nueva dinámica social, que rápidamente llevó a saturar otras zonas, las autoridades plantearon replicar el esquema en otras colonias, sin embargo, replantearon el modelo, y pasaron del sistema tradicional y primario en manos de SERVIMET, a un nuevo esquema en el que es EcoParq quien se encarga de la implementación del sistema de estacionamiento en el Espacio Público.

A pesar de cuestionamientos y oposiciones de estos mecanismos en diversas partes de la Ciudad, la realidad es que el sistema opera con esas determinaciones, siendo uno de los cambios más importantes, el constante paso de responsabilidad entre una autoridad y otra, provocando confusión y molestia entre los residentes de los polígonos de parquímetros.

PARQUÍMETROS EN LA CDMX

Analizar con el devenir histórico la efectividad del Sistema de Parquímetros en la Ciudad, y saber si efectivamente cumplió desde su implementación el objetivo de ser una herramienta para el control y cobro de estacionamiento en el Espacio Público de la Ciudad, puede ser no tan sencillo como lo esperamos, pues cada polígono autorizado, tiene una historia particular, y esta diferencia se incrementa si atendemos al sistema con el que opera cada uno.

Se esbozaba de forma general que operan dos mecanismos distintos, con conceptos particulares, que si bien no son opuestos uno del otro, si han puesto en polos diametrales las opiniones ciudadanas, y sólo basta recordar algunos procesos de las incipientes prácticas de consulta y participación ciudadana para la toma de decisiones públicas; esos planteamientos, llevaron a la división del polígono original en el polígono “Roma-Condesa” en la Alcaldía Cuauhtémoc, pues una parte de los habitantes decidieron que no era la mejor de las estrategias para ordenar el Espacio Público y determinar las zonas de estacionamiento, dejando la administración en manos de un concesionario con beneficios del uso distribuido del Espacio Público.

En ese caso, a los vecinos de ese polígono no les causó tranquilidad saber que parte del recurso económico recaudado por concepto de estacionamiento en el Espacio Público, debería regresar para beneficio del Espacio Público en esa zona, pues consideraron que el 30% que habían tomado como referencia de polígonos como Cuauhtémoc y Juárez no era justo y tampoco era lo que la ciudadanía estaba cediendo en cuanto a funcionalidad y uso de la calle afuera de sus domicilios.

Si retomamos el planteamiento original, el uso y la implementación de nuevas tecnologías han obligado a la actualización y modalidades para hacer uso de ese sistema en los diferentes polígonos autorizados, por lo que incluso algunas personas aseguran que ya no cumple uno de los objetivos originales este programa, pues en principio, al permitir un tiempo máximo a través del uso de las máquinas tradicionales, obligaba a estar a la alternancia del lugar utilizado, o por lo menos, a estar pendiente del vencimiento del tiempo para acudir a la máquina recaudadora y poder extender la vigencia inicial.

Sin embargo se argumenta que ahora el uso de las tecnologías de la información y los pagos virtuales, facilita dejar prácticamente todo el día el vehículo y estar actualizando la vigencia del estacionamiento desde el celular, incluso aunque el usuario no se encuentre dentro del polígono, y el vehículo sí.

Así como diversas personas residentes de los polígonos de parquímetros han realizado ese cuestionamiento, es común encontrar otros aspectos que no convencen del todo, pues se señalaba anteriormente que ha sido un camino poco afortunado por la autoridad responsable de este sistema.

Para ese breve estudio debemos partir de la concepción original de reordenamiento del Espacio Público y como fin secundario mejorar la movilidad, por lo que el planteamiento de las facultades y la determinación de la autoridad indicada para vigilar su aplicación; y en todo caso garantizar la aplicación de los recursos correspondientes al porcentaje de la contraprestación acordada, debería plantearse en torno al criterio de fondo.

En ese orden de ideas, originalmente se dejó en manos de la Secretaría de Desarrollo Urbano, pues una de sus facultades consistía en implementar las estrategias, programas o acciones que apoyaran a normar y regular el desarrollo de la Ciudad garantizando su potencial, y uno de los pilares del desarrollo en nuestra capital está basado en actividades económicas que cotidianamente se realizan en diversos puntos de la misma.

Teniendo esa consideración, se realizaron estudios para ubicar las zonas susceptibles de instalar estos sistemas de pago y control de estacionamiento en el Espacio Público; por lo que se determinó un listado de polígonos que atendían a las prácticas económicas de cada zona.

Con independencia del sistema que aplique según el polígono, la composición de los elementos indispensables para la operación de los parquímetros ha evolucionado con el paso del tiempo, y no necesariamente está relacionado con el uso de nuevas tecnologías como se señalaba en líneas anteriores; sino que el diseño, estructura, horarios y criterios particulares, son distintos, pues depende del concesionario titular del espacio.

Esas características particulares comenzaron a generar mayor complicación entre algunos usuarios poco frecuentes, pues eventualmente hacen uso de estos espacios de estacionamiento en la calle y pueden incurrir en alguna omisión que tenga como consecuencia una sanción o multa.

Principalmente se presenta con la forma de ingresar el número de placas del vehículo, pues depende del polígono, la máquina recaudadora, solicitará los dígitos (número y

letra) de la placa complete del automóvil; y en otros caso solicitará que se escriban únicamente los números de la placa.

Originalmente no se había reportado nada relacionado con este problema, pues el pago se realizaba por el espacio a utilizar, por lo que debían existir máquinas de alcancía por cada espacio determinado según la concesión.

Justo ese proceso de evolución y modernización de las máquinas utilizadas, fue benéfico para el ordenamiento del Espacio Público y sus elementos, pues se abonó a mejorar la imagen urbana y disminuir el número de objetos en la calle.

Desde este cambio en las disposiciones, se estableció que, por cada determinado número de cajones o espacios de estacionamiento debidamente delimitados acorde con las características y número máximo establecido en la concesión, debería colocarse un mecanismo de recaudación que otorgara conforma a la tarifa vigente un tiempo máximo de estancia; pero no atendiendo al espacio físico, sino a un cuadrante determinado por la serie del equipo, que va ligado al número de placa para identificar al vehículo acreditado.

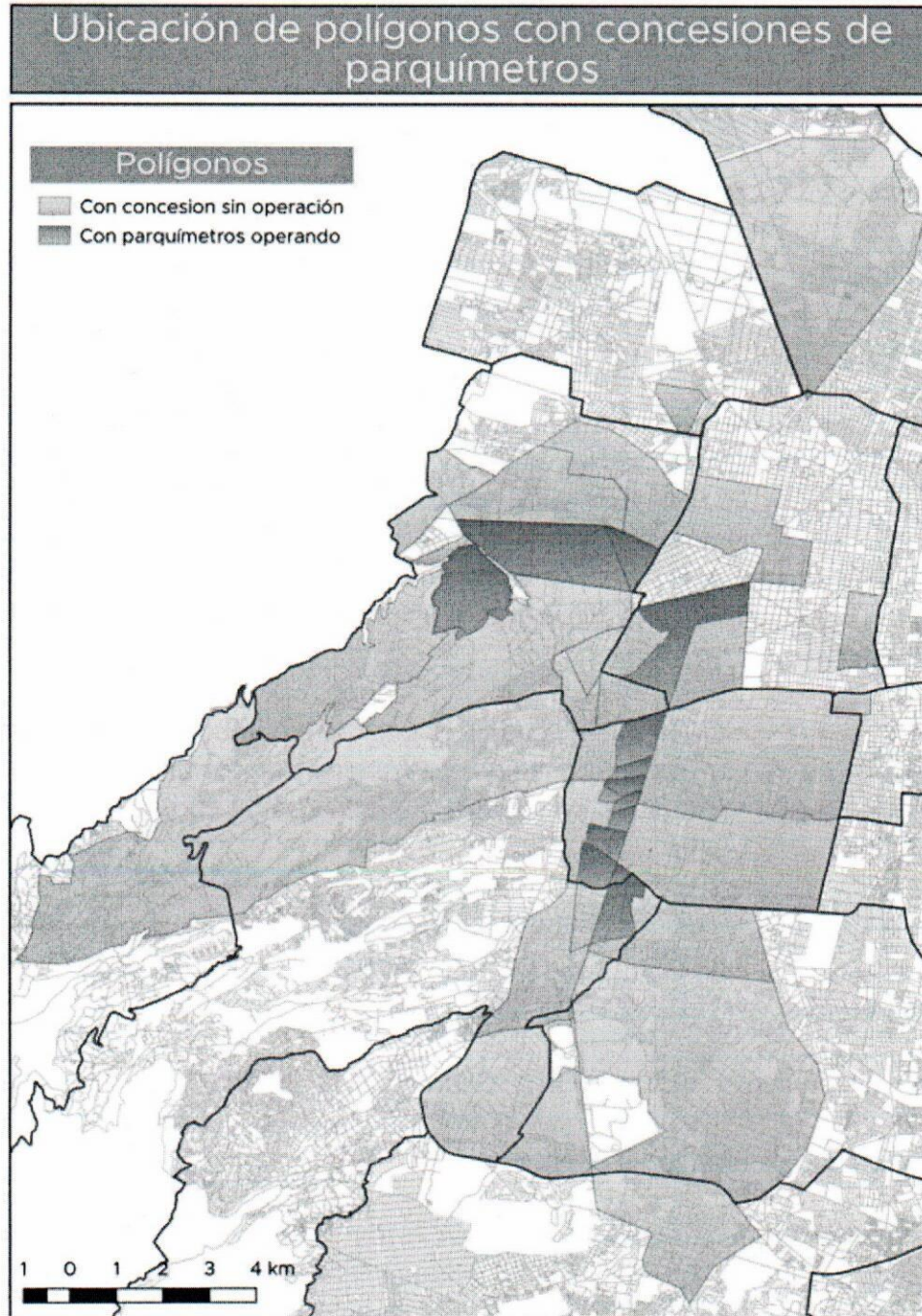
Este mecanismo permite que los conductores coloquen un boleto que es emitido por las maquinas recaudadoras en el que consta la placa del automóvil, la fecha, el horario inicial del servicio y el horario final. De esta manera cuenta con un medio de prueba ante cualquier aclaración.

De manera preliminar se puede concluir que cada polígono cuenta con características particulares que, al igual que cualquier otro sistema o determinación, generará distintos posicionamientos entre la ciudadanía.

En este caso particular, el tema de los sistemas de control y cobro de estacionamiento en el Espacio Público ha pasado por diferentes etapas en la capital, pues ha ganado un número similar de adeptos que de personas que se oponen.

A pesar de haber transcurrido 30 años desde el primer polígono en funciones, distintas colonias de la Ciudad ven en el sistema una posibilidad para mejorar las condiciones del Espacio Público que les rodea y otras colonias, consideran un riesgo ceder la administración y aprovechamiento del Espacio Público a un particular, pues a pesar de ser residentes, son testigos de las limitantes y de los procedimientos para acceder al tarjetón que les acredita como tales y les da la posibilidad de estacionar un vehículo sin obligación de pago en la zona o polígono que corresponde.

De acuerdo con el único documento que a la fecha recopila datos importantes en el devenir de este Sistema en la capital, denominado **“Manual Histórico de Parquímetros”** las zonas autorizadas como polígonos, son las siguientes:



Fuente: Manual Histórico de Parquímetros, SEMOVI

PARQUÍMETROS EN LA CDMX: ¿LA SOLUCIÓN DE MOVILIDAD?

Quedó señalado anteriormente que la propuesta original para determinar a la autoridad competente, fue en función del objetivo principal del Sistema de Parquímetros.

No obstante, con los cambios administrativos que regularmente se presentan cada cambio de Gobierno, la Administración en turno hace las adecuaciones para alinear los objetivos del Sistema con las facultades de la autoridad que consideran.

Esta medida, en vez de garantizar certeza a la ciudadanía, abona a su incertidumbre por saber a ciencia cierta quien es responsable por los recursos recaudados y la aplicación de los mismos en el Espacio Público de sus colonias.

Si se revisan esos procesos administrativos a lo largo de la historia reciente, podemos observar los cambios más importantes, pues de origen, estando en manos de la **Secretaría de Desarrollo Urbano y Vivienda**, las facultades fueron delegadas en un ente de nueva creación hace un par de administraciones, denominado **Autoridad del Espacio Público**, que entre otras cosas, tenía la facultad de realizar los estudios técnicos para proponer proyectos en los que se pudieran aplicar los recursos de parquímetros según los polígonos.

Como otras decisiones, esta determinación de gobierno tuvo apoyo de algunas colonias y oposición de otras, sin embargo, el traslado de responsabilidad administrativa, quedaba prácticamente en el mismo sector de desarrollo urbano, pues el ordenamiento y mejora del Espacio Público era considerado un eje importante en el ordenamiento de la Ciudad y el desarrollo de su potencial.

Posteriormente, cambios administrativos similares a los que le dieron origen, terminaron por extinguir a dicha Autoridad del Espacio Público, por lo que la competencia en materia de parquímetros regreso a la **Secretaría de Desarrollo Urbano y Vivienda**.

Asimismo, se realizó un replanteamiento de las finalidades del Sistema de Parquímetros, y se concluyó que uno de los fines preponderantes era el ordenamiento de los espacios de estacionamiento a fin de mejorar la movilidad en la Ciudad, y teniendo como base ese análisis, las facultades en materia de parquímetros fueron transferidas a la Secretaría de Movilidad.

Estos cambios administrativos, abonaron a la molestia generalizada de los vecinos de algunos polígonos, puesto que, justamente por tanto movimiento burocrático se vieron entrapados los recursos y la posibilidad de su aplicación en los proyectos aprobados por cada colonia y su oportuna ejecución; por lo que comenzaron esa nueva etapa administrativa con retrasos en lo que hace al ejercicio del porcentaje del recurso recaudado por cada polígono.

Sumado a esa cuestión, y ante el evidente desgaste tanto de las autoridades locales, de las Alcaldías, concesionarios y habitantes de los polígonos, los reclamos no se hicieron esperar.

La situación empeoró puesto que había algunas colonias que tenían una serie de proyectos aprobados sin que pudieran ser ejecutados por la falta de recursos, sin embargo la autoridad en turno ha argumentado que no hay tales recursos, a pesar que los ciudadanos han acreditado los ingresos reportados por los concesionarios y que los mismos no se han ejecutado desde hace algunos años atrás.

Las dudas ciudadanas y los reclamos se agudizaron por causa de la pandemia por COVID-19, puesto que era un elemento más para complicar o retrasar la aplicación de los recursos y la ejecución de los proyectos para mejorar el Espacio Público en las zonas de parquímetros.

Adicionalmente, los Comités de cada colonia, han manifestado su inconformidad y desacuerdo con los montos presentados como el total de recursos recaudados, pues siguiendo su criterio, no corresponde al 30% originalmente acordado. Sin embargo, tal como se podrá observar en el Anexo de la presente investigación, el porcentaje que se entrega por concepto de recaudación por el estacionamiento de vehículos en el Espacio Público, no ha reducido, sino que, de ese monto se descuenta el porcentaje que corresponde al concesionario por el retiro de los inmovilizadores, haciendo una compensación con la Secretaría de Administración y Finanzas, quedando el remante en manos de dicha autoridad.

A manera de conclusión en el presente apartado, se puede señalar que el Sistema de Parquímetros se ha alineado con los ejes de movilidad, habitabilidad y Espacio Público del Plan Verde de la Ciudad de México. Además, la implementación de un Sistema de Parquímetros tiene objetivos muy específicos en materia de movilidad, medio ambiente y seguridad vial, como los siguientes:

- a) Recuperación y regeneración del Espacio Público.

- b) Mejorar la movilidad de la zona y las condiciones de congestión vial.
- c) Incrementa los niveles de disciplina en relación con el uso del Espacio Público. Es decir, disminuye el estacionamiento en doble fila, sobre la banquetta, accesos peatonales y otros lugares prohibidos e incentivar el estacionamiento de corta duración.
- d) Reducir el uso del automóvil para transportarse hacia, desde y al interior de la zona.
- e) Disminuir los tiempos de traslado.
- f) Reducir la emisión de gases nocivos, la exposición a contaminantes criterio y los niveles de ruido.
- g) Reducir el número de accidentes viales que suceden en la zona y, en general, mejorar las condiciones de seguridad.

En la Ciudad anualmente se reportan aumentos en la movilidad con automóvil particular, vehículos de motor, lo que desencadena en la saturación de algunas vialidades o zonas en particular, disminuyendo la calidad de vida de las personas.

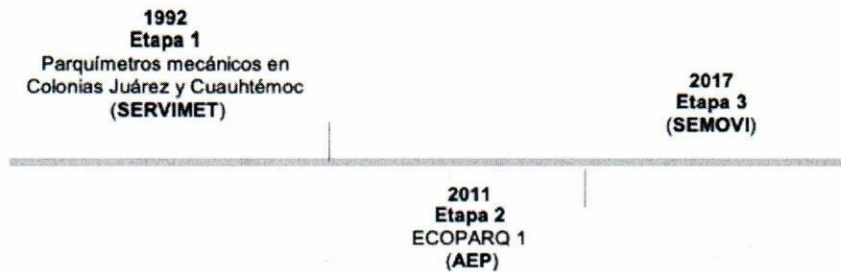
Bajo esta línea de pensamiento se vuelve pertinente cuestionar, ¿Por qué se realiza este cobro? Las opiniones más recientes al respecto establecen la necesidad de desincentivar el uso del automóvil como parte de las estrategias de disminuir su impacto en el medio ambiente y en la movilidad de la ciudadanía. Atendiendo esa premisa, después de 30 años de funcionamiento, el beneficio tendría que ser del 100%, sin embargo no es así.

PARQUÍMETROS SU IMPLEMENTACIÓN Y ETAPAS DE OPERACIÓN

Tal como se relacionaba anteriormente, es el Manual histórico de Parquímetros el documento público emitido por la autoridad que recopila estos datos, por lo que para efectos de referencia, sólo se relacionarán las etapas generales, pudiendo consultarse cada una de las características elementales en el siguiente enlace electrónico.

<https://www.ecoparq.cdmx.gob.mx/storage/app/media/manual-historico-de-parquimetros-en-la-ciudad-de-mexico.pdf>

I. ANTECEDENTES



Etapa 1

Parquímetros mecánicos en colonias Juárez y Cuauhtémoc administrados por SERVIMET (1992 a 2011), determinando el programa de control a cargo de la Secretaría de Seguridad Ciudadana. (antes SSP)

Etapa 2

Transferencia de responsabilidades de SSP a SEDUVI; creación de EcoParq, y participación de la Autoridad del Espacio Público.

Etapa 3

Transferencia de responsabilidad de SEDUVI a SEMOVI.

El 14 de julio de 2014 se emitió el Decreto por el que se reforman y adicionan diversas disposiciones de la Ley Orgánica de la Administración Pública del Distrito Federal y de la Ley de Movilidad del Distrito Federal, mediante la cual se transfiere la responsabilidad de SEDUVI a SEMOVI.

CONCLUSIONES DE LA CIUDADANÍA

Uno de los puntos que ha marcado la relación de la ciudadanía con los Sistemas de Parquímetros es la falta de resolución y procesos para hacer efectivas las quejas y denuncias ante el mal funcionamiento del servicio, los afectados se han expresado a través de un gran número de inconformidades en las que destacan la falta de procesos claros para un seguimiento a denuncias.

De la misma manera se exige que existan mecanismos de control que den rigor al actuar de la empresa, ya que hasta el momento se han manejado con actitud muy laxa las quejas de la ciudadanía.

Este problema se genera principalmente en la falta de regulación por parte de los Comités de Vigilancia y la manera que han operado las empresas.

Por eso, se vuelve indispensable atender las dudas y planteamientos de la ciudadanía que ha tenido este sistema a lo largo de sus 30 años de funcionamiento, ya que a través de estas se manifiesta su funcionamiento y las áreas de oportunidad que tiene para brindar un mejor servicio.

Así, gran parte de las molestias de las y los usuarios están relacionadas con la falta de transparencia en el manejo de los recursos generados a través de este sistema.

Los especialistas señalan que la administración del flujo de dinero que se genera a partir del funcionamiento del sistema de cobro de estacionamiento debe permitir un fácil seguimiento a los ciudadanos quienes son los que pagan y generan este flujo de entradas para las concesionarias quienes tienen la obligación de reportar los ingresos obtenidos y a su vez destinar los porcentajes establecidos en la Ley, el Reglamento y los títulos de concesiones.

Hace algunos meses, se reportaba una investigación periodística que daba a conocer que el programa EcoParq ha beneficiado a un número reducido de operadoras de estacionamientos, entre las cuales se han encontrado empresas de reciente creación y sin experiencia en el ramo, así como representaciones vinculatorias de servidores públicos, al otorgar los permisos para operar los Sistemas de Parquímetros, la entrega de concesiones se han hecho en opacidad, a través de asignaciones directa.

Bajo esta premisa se vuelve indispensable abrir dinámicas donde todas estas quejas sean escuchadas y se pueda dar retroalimentación del funcionamiento que ha tenido el Sistema de Parquímetros.

Lo anterior deriva en una de las múltiples quejas y solicitudes ciudadanas; resumida en la necesidad de actualizar el marco jurídico que rige a los Parquímetros; pues en el caso del Reglamento del Control de Estacionarse en Vía Pública que fue publicado el 2 de agosto del 2017, no ha tenido ninguna actualización desde entonces, esta situación es parte del surgimiento de la necesidad de actualizar este Sistema y eso incluye su marco jurídico, ya que este es el medio por el cual se puede regular de forma puntual y eficiente los cajones de estacionamiento a través de la participación ciudadana.

REFLEXIONES FINALES

De manera general y después de este breve análisis se puede señalar que el Sistema de Parquímetros forma parte de una estructura que permite solucionar y brindar una mejor calidad de vida a la ciudadanía; sin embargo, para dar una mejor solución a estos problemas es imprescindible continuar evaluando y actualizando estos Sistemas, ya que al seguir aumentando el número de vehículos que circulan en las calles de la Ciudad se vuelve necesario que los programas se actualicen y busquen mejores alternativas con base en este crecimiento.

El estudio de estas políticas y revisión crítica de las mismas debe ser un ejercicio obligatorio, ya que asumir su correcta funcionalidad provoca de forma directa e inequívoca que estos programas se deterioren y cumplan de manera adecuada los propósitos bajo los cuales fueron creados inicialmente; asimismo, que un eje prioritario en el quehacer administrativo de estas herramientas esté encausado a resolver las peticiones ciudadanas, con la posibilidad de abrir espacios que permitan a la ciudadanía ser escuchada y que a través de esta dialéctica se promueva las mejoras de estos programas.

Bajo este pensamiento se realizó el “Foro de Parquímetros” con el fin de generar estas dinámicas, donde autoridades, usuarios y residentes puedan entablar diálogo de manera directa; abriendo la oportunidad de transparencia en todo momento, pues abona a la satisfacción por parte de la ciudadanía, tanto en el informe de los recursos económicos recaudados, como en la ejecución de los mismos, a través de los proyectos aprobados en cada colonia.

Después del análisis presentado se vuelve evidente la necesidad de controlar y administrar el estacionamiento en el Espacio Público, y en consecuencia continuar generando políticas que regulen y desincentiven el uso del automóvil; sin embargo, estas políticas deben estar guiadas a través de la dialéctica de los usuarios y autoridades.

BIBLIOGRAFÍA

- Arnott, Richard & Inci, Eren, (2005, 14 febrero). "An integrated model of downtown parking and traffic congestion," *Journal of Urban Economics*, Elsevier, vol. 60(3), pages 418-442. Recuperado 2022, de <https://www.nber.org/papers/w11118>
- González, R. D. (2012). Políticas públicas destinadas a reducir el uso del automóvil.
- Colchado, I. (2022). La movilidad urbana en la Ciudad de México: un problema complejo, *No. 5/2017*. Revisado 10 Julio 2022, from <https://www.c3.unam.mx/boletines/boletin5.html>.
- Crotte, A., Garduño, J., & Arvizu, C. (2018). Tarificación Vial. *Banco Internacional De Desarrollo*. Revisado 9 Julio 2022, de https://publications.iadb.org/publications/spanish/document/Tarificaci%C3%B3n_Vial_una_pol%C3%ADtica_para_la_reducci%C3%B3n_de_externidades_negativas_producidas_por_el_congestionamiento_vial.pdf.
- Desarrollo México Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo. (2015, March). Parking Guidebook for Beijing. <http://www.itdp-china.org/media/publications/PDFs/BeijingParkingGuidebook.pdf>
- Instituto Mexicano para la Competitividad A.C. (2021). Índice de Competitividad Urbana 2021. <https://imco.org.mx/indices/indice-de-competitividad-urbana-2021/> Quesada, C. V., Carballo,
- G. P., Madrazo, E. G., Cardona, S. N. M., Rincón, E. R., & Masip, F. V. (2021, mayo). Guía para la regulación de sistemas de monopatines y bicicletas sin anclaje compartidos para ciudades de América Latina. Inter American Development Bank. Recuperado 4 de abril de 2022, de <https://publications.iadb.org/publications/spanish/document/Guia-para-la-regulacion-de-sistemas-de-monopatines-y-bicicletas-sin-anclaje-compartidos-para-ciudades-de-America-Latina.pdf>
- Rodrigue, J. (2020). *The Geography of Transport Systems* (5th ed.). Routledge.
- Islas Rivera, V., Moctezuma Navarro, E., Hernández Garcia, S., Lelis Zaragoza, M., & Ruvalcaba Martínez, J. (2011). *Urbanización y motorización en México*. Revisado 14 Julio 2022, de <https://imt.mx/archivos/Publicaciones/PublicacionTecnica/pt362.pdf>.
- (INEGI), I. (2022). *Parque vehicular*. Inegi.org.mx. Revisado 13 Julio 2022, de <https://www.inegi.org.mx/temas/vehiculos/>.

- Lajous, A. (2022). La CDMX necesita soluciones urgentes en movilidad. *El Economista*. Revisado 16 Julio 2022, de <https://www.eleconomista.com.mx/politica/La-CDMX-necesita-soluciones-urgentes-en-movilidad-Andres-Lajous--20190615-0004.html>.
- Reducción del uso del automóvil. (2016, 6 enero). ITDP México. Recuperado abril de 2022, de <http://mexico.itdp.org/areas/reduccion-del-uso-del-automovil/>
The rise of micromobility | Eltis. (2020, 12 agosto). Eltis. Recuperado 4 de abril de 2022, de <https://www.eltis.org/resources/case-studies/rise-micromobility>
- Olivera, Patricia, & Delgadillo, Víctor. (2014). Políticas empresariales en los procesos de gentrificación en la Ciudad de México. *Revista de geografía Norte Grande*, (58), 111-133. <https://dx.doi.org/10.4067/S0718-34022014000200007>
- Secretaria de Comunicaciones y Transportes. (2022). LA EVOLUCIÓN DE LOS TRANSPORTES EN LA CIUDAD DE MÉXICO. *El Mirador*. Revisado 11 Julio 2022, de <https://elmirador.sct.gob.mx/sobre-ruedas/la-evolucion-de-los-transportes-en-la-ciudad-de-mexico-iii>

ANEXO 1

Reporte de Ingresos SERVIMET

Ejercicio	Ingreso total
2012	\$ 44,823,456.00
2013	\$ 48,132,315.00
2014	\$ 51,410,464.58
2015	\$ 55,271,006.00
2016	\$ 59,021,803.00
2017	\$ 59,904,625.00
2018	\$ 66,101,347.79
2019	\$ 55,463,426.00
2020	\$ 32,537,457.54
2021	\$ 43,087,690.40
2022*	\$ 11,876,121.50
Total:	\$ 527,629,712.81

* Cifras a marzo de 2022

LAS CIFRAS SON GENERADAS POR SERVICIOS METROPOLITANOS, S.A. DE C.V.

Página de SEMOVI

ECOPARQ INGRESOS PARQUÍMETROS DE 2012 A MAYO 2022

Polígono	Alcaldía	Año	Monto
Benito Juárez Norte	Benito Juárez	2014	\$ 1,191,000.30
		2015	\$ 10,129,246.50
		2016	\$ 11,189,919.90
		2017	\$ 11,452,725.00
		2018	\$ 13,094,140.80
		2019	\$ 13,071,629.41
		2020	\$ 8,495,310.90
		2021	\$ 10,191,849.60
		2022	\$ 4,697,427.60
		Total:	\$ 83,513,250.01

Polígono	Alcaldía	Año	Monto
Benito Juárez Sur	Benito Juárez	2014	\$ 1,208,275.80
		2015	\$ 10,014,570.00
		2016	\$ 11,197,372.50
		2017	\$ 11,606,672.40
		2018	\$ 12,278,167.22
		2019	\$ 11,532,765.09
		2020	\$ 6,683,401.96
		2021	\$ 9,557,965.38
		2022	\$ 4,869,483.70
		Total:	\$ 78,948,674.05

Polígono	Alcaldía	Año	Monto
Florida	Álvaro Obregón	2014	\$ 947,194.50
		2015	\$ 2,399,625.90
		2016	\$ 2,449,746.60
		2017	\$ 2,475,923.16
		2018	\$ 3,249,208.20
		2019	\$ 3,268,183.20
		2020	\$ 1,616,066.10
		2021	\$ 1,852,578.30
		2022	\$ 1,022,787.30
		Total	\$ 19,281,313.26



Polígono	Alcaldía	Año	Monto
Lomas Chapultepec	Miguel Hidalgo	2012	\$ 1,875,719.10
		2013	\$ 8,545,744.80
		2014	\$ 10,453,993.80
		2015	\$ 11,710,930.58
		2016	\$ 11,676,549.00
		2017	\$ 12,519,229.80
		2018	\$ 16,865,030.40
		2019	\$ 17,527,284.60
		2020	\$ 9,539,368.95
		2021	\$ 13,083,041.55
		2022	\$ 6,556,740.60
		Total	\$ 120,353,633.18




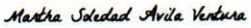




Polígono	Alcaldía	Año	Monto
Polanco -Anzures	Miguel Hidalgo	2012	\$ 17,309,527.50
		2013	\$ 28,558,065.60
		2014	\$ 34,004,832.00
		2015	\$ 35,622,320.51
		2016	\$ 35,328,465.60
		2017	\$ 36,170,190.90
		2018	\$ 48,407,779.50
		2019	\$ 49,882,607.70
		2020	\$ 29,568,726.00
		2021	\$ 40,654,410.00
		2022	\$ 19,945,588.50
		Total	\$ 375,452,513.81

Polígono	Alcaldía	Año	Monto
Roma - Hipódromo	Cuauhtémoc	2013	\$ 12,976,672.80
		2014	\$ 25,359,503.10
		2015	\$ 33,760,496.85
		2016	\$ 33,334,500.00
		2017	\$ 32,133,090.90
		2018	\$ 40,448,961.30
		2019	\$ 43,329,071.40
		2020	\$ 26,465,068.50
		2021	\$ 38,495,734.20
		2022	\$ 18,945,280.80
Total	\$ 305,248,379.85		

De: Información Micrositio por colonia 2012-2022 (mayo)

Página de SEMOVI (EcoParq)

HOJA DE FIRMAS DEL PROYECTO DE INVESTIGACIÓN 2022

Nombre del Diputado (a).	Firma
María Gabriela Salido Magos Presidenta	
Víctor Hugo Lobo Román Vicepresidente	
Gerardo Villanueva Albarrán Secretario	
María Guadalupe Chávez Contreras Integrante	
Martha Soledad Ávila Ventura Integrante	
Miguel Ángel Macedo Escartín Integrante	
Luis Alberto Chávez García Integrante	
Esther Silvia Sánchez Barrios integrante	
José Martín Padilla Sánchez Integrante	

La presente hoja de firmas es parte integral del Proyecto de investigación denominado: "Análisis del Sistema de Parquímetros en la Ciudad de México, contexto social y de Espacio Público" que en términos de lo establecido en la fracción VII del artículo 72 de la Ley Orgánica del Congreso de la Ciudad de México, realiza la Comisión de Uso y Aprovechamiento del Espacio Público II Legislatura.