



Facultad de Estudios Superiores

**Acatlán**



Zaragoza Aguiña Diana Zuleima  
Contacto: dianazaragoza0410@gmail.com  
Licenciatura en Economía

## Evaluación y gestión económica del transporte en el corredor nor-poniente del Estado de México, 1995-2010 (Cuadro de revisión de literatura)

### Resumen

En este trabajo el objetivo principal es mostrar una lista para la revisión de literatura respecto al debate actual que enfrenta la movilidad urbana, así como el transporte y las medidas que se han contemplado en distintas regiones. Se toman en cuenta diversas fuentes de tipo teórico y empírico con modelos establecidos en países desarrollados y se busca intervenir si es posible, dentro del territorio nacional con análisis de tipo espacial, en este caso para los municipios de la zona nor-poniente en el Estado de México.

Las fuentes de literatura analizadas, muestran también la importancia de la mejora en las políticas públicas locales hacia el transporte público así como la evaluación del mismo para proponer alternativas hacia la gestión de la movilidad y así comprender los focos de atención por los cuales debe desplazarse la economía del transporte de manera adecuada. Por lo que es importante analizar detenidamente la literatura y centrarse en los aspectos económicos y regionales de cada uno de ellos.

**Palabras clave:** Movilidad urbana; Transporte público; Análisis espacial; Economía del transporte.

Fuente	Pregunta de investigación e hipótesis	Objetivo (s)	Tipo de artículo: teórico o empírico	Definición teórica de los conceptos principales	Teoría económica o enfoque	Está espacializada la discusión, cómo la espacializan	Objeto de estudio regional (macro-meso-micro), Artificial o real	Indicadores de análisis	Metodología estadística e Implementación: CA, redes, econometría, etc. Ho y Ha	Resultados	¿Es posible replicar el modelo para el caso mexicano? ¿Cuáles son las posibles fuentes de datos?
<p>Abastante, F., Bottero, M., Günter, F., Lami, I., Masala, E., Pensa S. &amp; Tosoni I. (2014). <i>An integrated approach for supporting the evaluation of transport scenarios: the area of Bellinzona</i>. En: I. M. Lami (eds.) <i>Analytical decision-making methods for evaluating sustainable transport in european corridors</i> (pp. 177-203). Springer International Publishing Switzerland.</p>	<p>¿Cómo se determina la toma de decisiones para los corredores europeos en relación con el uso de suelo y transporte?</p> <p>Hp. Los nuevos corredores de infraestructura se benefician con la interacción de áreas regionales y nuevas herramientas para su estudio.</p>	<p>Demostrar el potencial de la utilización conjunta de las herramientas MCDA y ANP para la mejora del transporte para la transformación territorial.</p>	<p>Empírico</p>	<p><b>ANP:</b> es un proceso analítico de red que permite en conjunto con MCDA acceder a la mejora dentro de la toma de decisiones realizando un gran número de comparaciones complejas.</p> <p><b>MCDA:</b> Múltiples Criterios de Análisis de Decisiones, permite ante un cúmulo de posibles soluciones, establecer la que resulte más eficiente en escenarios ambientales, sociales y económicos principalmente para el estudio en regiones.</p> <p><b>Planificación del transporte:</b> esencial para la aplicación de los dos modelos anteriores y la evaluación del</p>	<p>Se muestra un enfoque a partir del proceso analítico de red o beneficios y costos obtenidos ante la implementación del ferrocarril, el método por el cual se establecen estos criterios es a través del análisis costo-beneficio, lo que muestra un enfoque de tipo neoclásico.</p>	<p>La discusión está especializada de tal manera que se muestra la importancia de cada nodo regional y urbano buscando una integración policéntrica, por lo que se vuelve necesaria la implementación de herramientas para la toma de decisiones dentro de la planificación del transporte identificando el desarrollo territorial y la infraestructura compartida dentro de estas regiones.</p>	<p>A través de economías regionales se analiza la zona Bellinzona (Suiza), específicamente el corredor de transporte Genoa-Rotterdam.</p>	<p>En este artículo se presenta un análisis sobre la implementación del tren en esta zona y con ello, se identifican los costos, beneficios, costo de oportunidad y riesgos teniendo en cuenta las tres posibles decisiones que mencionan los autores para la planificación del transporte.</p>	<p>Se utiliza un modelo llamado "Múltiples Criterios de Análisis de Decisiones (MCDA) que apoya a los procesos de decisión para elegir entre diferentes opciones para problemas ambientales, sociales y económicos, este dado a través de un enfoque de Proceso Analítico de Red (ANP) y la visualización interactiva de los actores.</p>	<p>Se generaron diversas alternativas para la toma de decisiones dentro de la planificación del transporte, principalmente en la implementación del tren. Los resultados muestran que el método es complejo, pero adecuado para la toma de decisiones dentro de la evaluación del transporte. La debilidad radica en la asignación de peso hacia los clústers y nodos que no pueden ser definidos con exactitud. Sin embargo, la metodología que se adoptó, fue un éxito para la estructuración de la planificación compleja, comunicación de perspectivas y transparencia en las decisiones.</p>	<p>El artículo muestra un enfoque atractivo para replicar, aunque complicado para su entendimiento. A través de enfoques de tipo microeconómico, se pueden obtener beneficios, costos y el riesgo a través de las diferentes decisiones que puedan ser planteadas y con ello, el proyecto que se tenga en mente para la investigación.</p> <p>Es importante aclarar que el principal objetivo es evaluar el transporte público y este artículo muestra la idea de un enfoque a seguir analizando diversas alternativas.</p>

				mismo, analizando alternativas para los tomadores de decisiones.							
Anwar, S. (1984). "Cuentas de ingreso nacional y categorías marxistas", in: <i>Economía, teoría y práctica</i> , 1a. época no. 4.	¿Cómo se muestra la diferencia de categorías entre el enfoque ortodoxo y marxista? Hp. La diferencia de categorías entre enfoques muestra que los conceptos oficiales de la ortodoxia suelen ser abstractos ante la realidad.	Obtener la diferencia entre categorías sobre enfoques ortodoxos oficiales y contrastarlos con un enfoque marxista donde no se reemplacen categorías sino que se guíe a la realidad desde este enfoque.	Teórico	<b>Distribución:</b> desde un enfoque marxista como el traslado de valores de uso de un grupo de gente a otro. <b>Proceso productivo:</b> Pueden ser de distribución o producción, pero en ambos, la fuerza de trabajo pertenece al capitalista. <b>Trabajo productivo:</b> aquel que produce plusvalía, definido como trabajo asalariado que se cambia por capital y trabajo que crea o transforma un valor de uso; efectúa la circulación de mercancías y dinero. (Medios de producción empleados y medios de subsistencia).	Este artículo muestra un enfoque heterodoxo que parte de las categorías marxistas y keynesianas las cuales se diferencian respecto a la ortodoxia en cuanto a realidad y fundamentos de análisis.	Visto que el artículo está dado a partir de un enfoque teórico para abordar categorías marxistas, la discusión no se encuentra espacializada, simplemente ayuda a conformar el marco teórico de análisis para la investigación.	El objeto de estudio se muestra enfocado en el trabajo productivo, ya que partiendo del mismo se tomará al transporte dentro de esta categoría.	No hay modelos.	Se muestra de manera teórica las diversas categorías adoptadas desde un enfoque marxista	Dentro de los resultados, para criterios de investigación se toma en cuenta la definición de las principales categorías marxistas. Por lo tanto, se muestra que existen distintas formas de medir la realidad económica, sin embargo las categorías ortodoxas se muestran alejadas de la realidad ya que no toman en cuenta diversos aspectos por lo que los resultados se vuelven poco fiables.	Para el caso de México, es necesario replantear algunas categorías, lo cual sería una investigación interesante que deba mostrarnos la realidad desde un enfoque teórico marxista, aunque bien, habría que establecer aquellas variables que están dadas desde un enfoque ortodoxo y que nos puedan servir para el análisis y si es correcta la conversión ortodoxa a crítica y con ello, contemplar la manera en que tiene que ser realizado.

<p>Baglino A., Harrington W., Lipman A., Nelson P. &amp; Safirova E. (2007). "Transit in Washington, DC: Current benefits and optimal level of provision", in: <i>Journal of Urban Economics</i>, No. 62 pp. 321-251.</p>	<p>¿Qué beneficios se obtienen con el uso del transporte público y privado?</p> <p>Hp. No todos los viajeros gozan de beneficios por igual, ya que depende del ingreso con el que cuentan.</p>	<p>Determinar la estimación de beneficios tanto al tránsito como a usuarios del transporte y los problemas enfrentados mediante una escala de optimización.</p>	<p>Empírico</p>	<p><b>Congestión:</b> Se analiza este término esperando disminuir el tráfico de automóviles mediante beneficios del transporte público. <b>Subsidios de tránsito:</b> Se analizan desde el punto de vista de las distintas regiones, ya que los recursos se utilizan ineficientemente</p>	<p>El artículo enfatiza a la teoría neoclásica desde un principio, ya que los autores realizan el estudio a partir de la teoría microeconómica de utilidad y estimando los beneficios que conlleva el viaje en transporte particular y transporte público</p>	<p>El artículo se espacializa por medio de regiones metropolitanas, ya que las personas se trasladan de una región a otra por cuestiones laborales. Contando así, con una mayor densidad en Washington DC y efectuando el estudio para esta ciudad. Así, enfrentan problemas de tránsito principalmente en horas pico mientras que las opciones de transporte son muy pocas.</p>	<p>Economías regionales: área metropolitana de Washington DC.</p>	<p>Se toman en cuenta diversas variable como: tiempo de espera, tiempo de estacionamiento, probabilidad de perder un autobús como constante, costos de conducción monetarios, tarifa de aparcamiento y tiempo requerido de conducción.</p>	<p>Se utiliza un modelo de transporte regional consistente con la teoría de utilidad y calibrado para el área metropolitana de Washington DC para estimar beneficios de viaje entre el sistema de transporte público y privado así como la disminución de la congestión de tráfico.</p>	<p>El resultado sobre los beneficios arrojados, no se puede generalizar, ya que dependerán del nivel de ingreso y de las regiones económicas en condiciones actuales. Con los resultados obtenidos, muestra el autor que hay posibilidades para considerar la ineficiencia de los servicios del transporte pues las rutas no pueden racionalizarse.</p>	<p>Debido al modelo establecido en el artículo, puede replicarse para el caso de México, aunque la problemática sería la que plantean los autores, ya que en su mayoría no se trata de variables definidas sino de variables psicológicas que llevan a cabo una medición más complicada y con menos precisión. Para las variables como costos de conducción o tarifas de aparcamiento únicamente se puede referir a ellas mediante aproximaciones.</p>
<p>Boarnet M. (2013). "The declining role of the automobile and the re-emergence of place in urban transportation: The past will be prologue", in: <i>Regional Science Policy and Practice</i>, No. 2 pp.237-254.</p>	<p>¿Cuáles son los resultados y soluciones que se han obtenido a partir de la creciente utilización del automóvil?</p> <p>Hp. La interpretación de la experiencia estadounidense refleja que se necesita un aspecto más amplio sobre la planificación del transporte y evitar el uso creciente del automóvil.</p>	<p>Obtener una planificación de transporte adaptada a la realidad urbana a partir de la ciencia en investigación regional.</p>	<p>Teórico-empírico.</p>	<p>Se hace referencia principalmente a los siguientes conceptos: <b>Planeación del transporte:</b> Mediante vínculos entre el uso del suelo y la colaboración institucional en diversos aspectos. <b>Automóvil:</b> Definido mediante el incremento de su uso a lo largo del tiempo y como una forma de</p>	<p>El paper hace énfasis en la investigación regional como una ciencia, pero más allá, establece su estudio por medio de experiencias y una percepción de política de transporte donde el uso de automóvil es únicamente por</p>	<p>El estudio dado en este artículo se muestra espacializado ya que visto desde una perspectiva de ciudades en Estados Unidos que muestra el autor mediante centralización y descentralización urbana constituyendo centros alternativos regionales, ya que a través de varias ciudades se puede generar una planificación metropolitana (por medio de gobiernos locales) y es ahí donde radica la importancia de la espacialización.</p>	<p>Toma como objeto de estudio el país de Estados Unidos y dentro del mismo, ciudades como los Ángeles y el área metropolitana.</p>	<p>Personas que transitan caminando, personas que utilizan el transporte público, personas que utilizan automóvil y personas que utilizan bicicleta.</p>	<p>Para determinar el modo de transporte más utilizado en Estados Unidos, el autor estableció rutas dentro de las ciudades a través de técnicas espaciales y análisis de datos creando una comparación por medio de puntos porcentuales incluyendo acceso y egreso de los viajes de tránsito.</p>	<p>El resultado del estudio muestra un incremento dentro del uso del automóvil en Estados Unidos haciendo necesaria una pronta planificación del transporte para los impactos en las comunidades donde la ciencia regional tiene mucho que ofrecer al respecto. Considerando que las obras seminales en la ciencia regional deben desarrollar métodos y prácticas de transporte</p>	<p>Para replicar este estudio, es necesario comprender que existen variaciones dentro de las distintas regiones y esto hace que los impactos puedan influir de manera distinta, sin embargo, para la obtención de datos se puede recurrir al Banco Mundial obteniendo el número de autos por cada mil personas y automóviles de pasajeros por cada mil personas para realizar el análisis de comparación.</p>

				estatus social.	comodidad y bajo costo y que por ello debe existir un cambio radical en la política de transporte.					adaptándose al nuevo mundo del transporte.	
Bocarejo J. & Oviedo, D. (2012). "Transport accessibility and social inequities: a tool for identification of mobility needs and evaluation of transport investments", in: <i>Journal of Transport Geography</i> , No. 24 pp. 142-154.	¿Qué metodología contribuye a la planificación del transporte urbano y cuál es el papel de la equidad social a la accesibilidad en medios de transporte?  Hp. La accesibilidad al transporte público se muestra como una manera de medir las políticas para la mejora del mismo y oportunidades de la población a través del ingreso.	Diseñar una metodología que utilice conceptos de accesibilidad y asequibilidad para la evaluación pública e inversión en el transporte, identificando desventajas y prioridades en el transporte para la generación de proyectos.	Empírico	<b>Accesibilidad:</b> Representa una herramienta fundamental para el estudio de las políticas públicas, sin embargo el enfoque puede ser contemplado desde diversas perspectivas según su campo de desarrollo. <b>Exclusión social:</b> Es un elemento importante para el discurso de la política social, a menudo limita su ámbito a cuestiones de pobreza económica ingreso-desventaja.	Al hablar continuamente sobre eficiencia en el transporte, oferta de transporte como determinantes principal, puede contemplarse un enfoque teórico de tipo neoclásico, así como retomar el fundamento principal de la evaluación a través del costo-beneficio que contempla el autor para el estudio.	El enfoque está espacializado a través de la importancia que muestran las rutas de transporte en distintas zonas de estudio, ya que cada una de ellas cuenta con características distintas y aunque puede ser aplicable el mismo modelo, la equidad social tenderá a mostrarse diferente para cada región.	Por medio de un estudio de diferentes zonas en una ciudad determinada, es este caso, para Bogotá, Colombia es donde está centrado el estudio principalmente.	Ubicación espacial (origen de viajes); estrato económico; costos de viaje; proporción de ingresos de la población de estudio.	Se propone el cálculo de niveles de accesibilidad al mercado de trabajo para las diferentes zonas de una ciudad determinara, mediante una función de impedancia compuesta por el presupuesto de tiempo de viaje y porcentaje de ingreso gastado en transporte. Se calcula posteriormente la accesibilidad con uso de "valores estándar".	Debe retomarse el concepto de equidad social para los planes de desarrollo dentro del transporte al evaluar los proyectos para la financiación y con ello, deben existir indicadores sólidos para un mejor acceso a las oportunidades de transporte. Por ello, se evaluaron las diferentes políticas en Bogotá y se realizaron cambios en la estructura de tarifas en el servicio de transporte público existente proponiendo el desarrollo de subsidios cruzados y una nueva línea de autobuses.	Para el caso de México es importante contemplar la variable de accesibilidad medido desde un punto de vista de equidad social, ya que siendo una ciudad en desarrollo puede mostrar resultados para el análisis que muestren características distintas a otras regiones. Para este caso y las variables de estudio, podemos contemplar la ubicación espacial a través de la "conformación de zonas metropolitanas" medida por nivel de ingreso, así como los costos de viaje de cada ruta de transporte, generando alternativas para el desarrollo de subsidios al transporte y las tarifas dentro del servicio.
Bole D., Gabrovec M., Nared J.& Razpotnik N. (2012). "Integrated Planning of Public Passenger Transport between the City and the Region: The Case of	¿Cuál es la solución para una planificación del transporte dentro de las regiones en proceso de urbanización?	Determinar medidas de transporte público eficaz basadas en el análisis de desarrollo espacial.	Teórico	<b>Geografía del transporte:</b> Entendido como la planificación de rutas para la mejora de	El enfoque teórico puede darse desde una perspectiva crítica, ya	Los autores muestran un énfasis en el desarrollo regional de una ciudad y de la intención de una planificación a este nivel, pues consideran	Ciudad de Ljubljana (capital de Eslovenia). Enfoques mediante regiones metropolitanas a	Datos sobre nuevas áreas residenciales, datos sobre crecimiento de las áreas urbanas, tipos de suelo	No se muestra la metodología utilizada, únicamente los resultados.	Debe existir una conexión inseparable entre la suburbanización y cambios de transporte dentro	Es difícil replicar este artículo para el caso de México, aunque es interesante, no muestra una metodología dada, únicamente las variables utilizadas consiguiendo

<p>Ljubljana”, in: <i>Acta Geographica Slovenica</i>, No.52 pp. 142-154.</p>	<p>Hp. Se vuelve necesaria la planificación integrada realizada en la forma de un concepto de diseño policéntrico de la región con los centros interconectados y reuniones de negocios.</p>			<p>sistemas de transporte en distintos espacios geográficos. <b>Planificación regional:</b> Que esta debe ser a nivel local mediante la responsabilidad del transporte público. <b>Planificación integrada:</b> Que el análisis sea aplicado espacialmente para que no se originen conflictos entre los distintos intereses regionales. <b>Transporte público de pasajeros:</b> Generar un transporte agradable a la población y con rutas de mejor alcance para crear una mejor conexión hacia el trabajo eficaz de la metrópoli y sus alrededores.</p>	<p>que el artículo no muestra distinciones, sino que se encarga de abordar en manera crítica cada una de las soluciones para un transporte público eficaz por medio del desarrollo espacial.</p>	<p>dificultades espaciales que deben resolverse a nivel local creando conexiones efectivas según (Ravbar, 1997). Las regiones urbanas concentran negocios, empleos, poder administrativo y político y es por ello que debe centrarse a la región dentro de una planificación de transporte integrado.</p>	<p>nivel municipio y distritos castrales.</p>	<p>codificados, infraestructura del transporte y censo de tráfico.</p>		<p>de la región. El aumento del tráfico se agrava por las tendencias negativas en relación con el uso del transporte público y el automóvil. Se destaca una problemática donde las regiones urbanas tienden a ser cada vez más organizadas como una red provocando dificultades espaciales y económicas. El principal problema de Ljubljana es legal y político, ya que las instituciones locales deben ser las responsables del transporte público.</p>	<p>algunos datos en “Conformación de las zonas metropolitanas”, en este caso, para el Estado de México. Así como en el Consejo Estatal de la Población para el Estado de México.</p>
<p>Camagni, R. (2005). <i>El principio de accesibilidad</i>. En: Economía urbana, Antoni Bosch editor (pp.51-78).</p>	<p>¿Cómo nace y se representa el principio de accesibilidad en la economía urbana?  Hp. El modelo Von Thünen muestra</p>	<p>En este texto se busca plantear a través de manera teórica el segundo principio de la economía urbana, “accesibilidad”</p>	<p>Teórico-empírico</p>	<p><b>Accesibilidad:</b> significa superar la barrera impuesta por el espacio al movimiento de personas y</p>	<p>El enfoque que muestra es a través de rendimientos constantes a escala y</p>	<p>El enfoque espacial que se da en este capítulo muestra la importancia sobre la localización residencial y empresarial contemplando el precio de suelo urbano,</p>	<p>Economías regionales de tipo artificial, donde se muestra el modelo con simulaciones de tipo espacial.</p>	<p>Cantidad de producto; precio de cada producto; costo de transporte unitario; costo total de transporte</p>	<p>El estudio presenta el principio de accesibilidad a través del modelo Von Thünen de donde se derivan todos</p>	<p>El modelo Von Thünen muestra predicciones verosímiles contrastadas con la realidad empírica. A pesar de ello, vale</p>	<p>Al ser un modelo que mide la accesibilidad, es importante mencionar que se nota sencillez dentro del mismo, sin embargo, debe tomarse en cuenta para definir conceptos que serán de</p>

	predicciones eficientes dentro del principio de accesibilidad en una región.			cosas y al intercambio de bienes, servicios e informaciones , así como la rápida disponibilidad de factores de producción. <b>Centro económico:</b> respecto a este surge la demanda de accesibilidad, siendo la sede del mercado de los principales productos, donde el costo de distancia es un costo de transporte.	funciones de producción que determinan la accesibilidad y la preferencia por la localización al centro. Todo lo anterior a través de un marco de maximización neoclásica.	densidad y dimensión de la ciudad para llegar a condiciones de equilibrio local.		medido por la distancia.	los tratamientos de localización urbana de las actividades económicas basadas en el principio de accesibilidad.	aclarar algunos aspectos que siguen curso de estudio para el mismo modelo al contemplar una escala rudimentaria, donde las ciudades no contemplen la misma dimensión y finalmente que el modelo no se encuentre en forma estática, sino que sea estudiado en un aspecto dinámico.	utilidad para el estudio como lo es la accesibilidad y el centro económico.
Camagni R., Gibelli M. & Rigamonti P. (2002). "Urban mobility and urban form: the social and environmental costs of different patterns of urban expansion", in: <i>Ecological economics</i> , No.40 pp. 199-216.	¿De qué depende la organización dentro del espacio geográfico y el consumo del suelo?  Hp. Un espacio compacto de asentamientos urbanos, así como la densidad residencial y de las pautas de movilidad como la duración del viaje y elección entre medios de transporte públicos o privados determinan en conjunto la organización de actividades humanas dentro del espacio geográfico y el consumo de suelo.	Abordar políticas de planeación de redes de transporte y expansión urbana de manera explícita mediante el desarrollo de métodos innovadores y llevar a cabo algunos análisis econométricos.	Empírico	<b>Consumo de suelo:</b> Dependiente de asentamientos urbanos y densidad residencial así como del transporte en conjunto. <b>Densidad residencial baja:</b> Dada en las periferias y teniendo como principal problema la forma de transporte hacia su lugar de trabajo, generando deficiencias de tránsito. <b>Transporte:</b> Como forma	El trabajo se enmarca en la distinción de dos enfoques: Visión positiva u optimista "neo-libres de mercado" siendo un tipo de evaluación de la expansión urbana o visión neutral donde no debe existir intervención hacia la planificación, es decir, que no	Para la visión de Camagni, es crucial la intervención por medio de políticas de planificación regional, es así como retoma la espacialización, mediante medidas correctivas y sectoriales para la expansión urbana.	Economías regionales. Dentro del estudio econométrico se realiza mediante datos homogéneos a nivel local (municipio), en este caso Milán.	Utiliza la movilidad como variable dependiente, mientras que la forma de desarrollo y dinámica representan las variables independientes (4 tipos: variables geográficas, variables socioeconómicas, morfología y accesibilidad del transporte). Se construye un "índice de intensidad de impacto" por medio de la comparación de dos valores de tipos de pasajeros.	Inicialmente el modelo econométrico es estimado mediante Mínimos Cuadrados Ordinarios. Las hipótesis de la varianza del error constante (homocedasticidad) y de la autocorrelación espacial no se probaron. Dado que ambas hipótesis fueron rechazadas, el modelo se estima con otras técnicas adecuadas: los mínimos cuadrados ponderados para hacer frente a	Se encontró una relación inversa significativa entre el índice que mide el impacto de la movilidad y la densidad poblacional neta (densidad de la zona edificada). Junto con el tamaño de las zonas urbanas en términos de población absoluta, la densidad parece tener principalmente un efecto indirecto sobre el impacto de la movilidad, a través de su influencia en el tiempo promedio de viaje del	A partir del modelo econométrico, se puede replicar para el caso de México y así confirmar aquellas soluciones que deben plantearse. Existirán dificultades para definir el índice de intensidad de impacto, y mediante el informe de "conformación de zonas metropolitanas" podrían tal vez definirse los tipos de expansión urbana como lo hace Camagni.

				<p>peculiar en la actualidad en el cual debe existir una mejora a partir de nivel local para así poder extenderse a las regiones colindantes y ofrecer a la población beneficios.</p>	<p>existan restricciones de movilidad.</p> <p>Visión pesimista “neo-reformista” que explica lo crucial de intervenir por medio de políticas de planificación sectorial para la expansión urbana, es decir, medidas correctivas realizando estudios de caso y búsqueda de herramientas. (Por este enfoque se inclinan los autores).</p>			<p>Asimismo, define 4 tipos de expansión urbana para identificar el campo de estudio.</p>	<p>heterocedasticidad (con un peso igual a la inversa de la raíz cuadrada del área total) y una técnica iterativa para hacer frente a la autocorrelación espacial.</p>	<p>transporte público y por lo tanto en el reparto de los viajes de cercanías a favor del transporte público.</p>	
<p>Carpio-Pinedo J., Martínez Conde J. &amp; Lamíquiz D. (2014). “Mobility and urban planning integration at city-regional level in the design of urban transport interchanges”, in: <i>Procedia Social and Behavioral Sciences</i> No. 160 pp. 224-233.</p>	<p>¿Qué herramienta involucra distintas variables económicas para identificar un escenario óptimo hacia la detección de intervención e inversión en el transporte dentro de una región?</p> <p>Hp. A través del Diseño de Transporte Urbano “Nodos”, se construyen herramientas para enfocar el campo de inversión e</p>	<p>El objetivo es construir a partir de investigación y desarrollo una caja de herramientas para apoyar a las ciudades europeas en el diseño y operación para el transporte público.</p>	<p>Empírico</p>	<p><b>NODOS:</b> en este contexto, se muestra como un proyecto de investigación y desarrollo que genera nuevas herramientas para el diseño del transporte urbano.</p> <p><b>Accesibilidad:</b> representativa de la problemática involucrada en el uso de suelo</p>	<p>Se aborda un enfoque crítico a través de la relación entre uso de suelo y transporte, contemplado desde aspectos económicos y sociales a nivel técnico y los esfuerzos</p>	<p>Los autores espacializan la discusión a través de modelos regionales, ya que se propone una evaluación completa de redes de transporte a través de una integración urbana relacionada con usos del suelo y el papel estratégico dentro de las regiones. Así, se identifican indicadores para un escenario óptimo hacia el rendimiento de intercambio.</p>	<p>Esta planeación está centrada en un campo de estudio para las ciudades europeas principalmente.</p>	<p>Demanda de transporte; integración de movilidad; integración urbana; uso de suelo. Se generan indicadores para conducir a la decisión final: existentes conexiones intermodales que requieren mejoras, extensiones o una instalación</p>	<p>Se proponen 4 formas de analizar y distinguir cada uno de los indicadores: Planificación urbana vs movilidad y transporte; contenido, uso y dinámica funcional vs espacios de red e infraestructura; demanda de transporte y usuarios;</p>	<p>Debido a que la dimensión urbana es compleja y conlleva intereses distintos, no se puede obtener un solo resultado por la metodología estudiada. Por ello se adapta al contexto de cada ciudad y de la disponibilidad de recursos que apunta a las autoridades</p>	<p>El artículo a replicar para el caso de México es interesante, ya que se muestra adecuado para adaptarse a las características de cada ciudad al no ser un modelo cuantitativo y generando indicadores que conducen a una decisión final de propuesta para la planificación dentro del transporte. A través de la realización de estos indicadores, los cuales deberán integrarse a manera de estudio de</p>



	intervención para las ciudades europeas.			y transporte y la brecha entre la teoría y la práctica.	hacia la mejora dentro de la planificación del transporte urbano. También, el proyecto NODOS analiza cada elemento como caso único centrado en el papel estratégico de cada lugar.			completamente nueva; estaciones de transporte; disponibilidad o acceso al suelo público de un determinado tamaño requerido y políticas de regeneración o las oportunidades de inversión en lugares estratégicos de la ciudad.	integración en	dentro del transporte por lo cual no hay resultados cuantitativos.	campo y otros más con datos estadísticos, pueden surgir diversas conclusiones para la integración dentro de la movilidad.
Chowdhury S., Ceder A. & Bradley S. (2015). "The effects of travel time and costs savings on commuters decision to travel on public transport routes involving transfers", in: <i>Journal of Transport Geography</i> , No. 43 pp. 151-159.	¿Qué determina la fiabilidad dentro de un sistema de transporte público?  Hp. El ahorro en tiempo y costos de transporte, así como la comodidad y seguridad, establecen un marco determinante para la movilidad urbana.	El objetivo principal del estudio es mostrar dos rutas de transporte distintas, una de ella contemplando la comodidad de un sistema integrado y otra más, con características distintas para enfocar el estudio hacia la mejora del sistema de transporte examinando ahorros en tiempo y costos.	Empírico	<b>Transporte público:</b> debe constar de diversos elementos para satisfacer las necesidades de movilidad dentro de los usuarios, como son comodidad, seguridad y puntualidad. <b>Transferencias:</b> se muestran como accesibilidad a distintas rutas de transporte donde exista la posibilidad de transferirse a cualquier otro lugar sin problema alguno. <b>Pasajeros:</b> juegan un papel	Muestran énfasis en costos de operación, optimización de recursos y ahorros en tiempo de transporte, por lo cual se vuelve evidente el enfoque teórico neoclásico aunque no lo conceptualice como tal.	Estableciendo dos rutas de transporte dentro de una región, se espacializa el problema contemplando los tiempos de traslado y costos, así como el ahorro, los cuales pueden cambiar dependiendo la zona de estudio y las características encontradas dentro de la misma, así como las preferencias de la población hacia el uso del automóvil o transporte público.	El estudio se realiza en la zona metropolitana de Nueva Zelanda (Auckland), ante los deseos de ahorro en costos de transporte así como la implementación de una nueva ruta de transporte.	Tiempo de viaje; costos de viaje; comodidad dentro del transporte; ahorro en tiempo y costo.	El estudio se presenta a través de encuestas de preferencia declarada contemplando únicamente a la Universidad de Nueva Zelanda, lo que muestra la necesidad de un enfoque más crítico y general para la población restante, ya que generaliza la información estableciendo que la población universitaria representa a todos los usuarios del transporte público.	Los resultados muestran que, en promedio, el deseo de los usuarios es que al menos exista una reducción del 33% en su tiempo de viaje actual y una reducción del 16% en sus costos de viaje actual. El autor espera que los resultados sean utilizados como una guía por los planificadores de la hora de desarrollar las redes de transporte público integradas.	Debido a que el objeto de estudio no se muestra en contemplar precisamente una nueva ruta de transporte, sino en generar una evaluación al mismo desde una perspectiva económica, el artículo mostrado únicamente es necesario para enfocar el estudio de manera regional y tomar en cuenta sus variables de estudio para trasladarlas a la investigación.

				fundamental dentro del transporte público, ya que serán aquellos que contemplen el cambio en el ahorro de tiempo y costos.							
De Borger, B. & Proost S. (2012). "A political economy model of road pricing", in: <i>Journal of Urban Economics</i> , No. 71 pp. 79-92.	<p>¿Qué resultados se muestran ante la implementación de un cambio en la política económica respecto a las tarifas en el transporte?</p> <p>Hp. La introducción de un peaje vial hacia las zonas urbanas muestra una mejora en la eficiencia de la movilidad y el incentivo hacia el uso del transporte público. Ante un cambio en la tarificación vial y atado a un modelo de votación por mayoría, se muestra en el corto plazo un resultado desfavorable para los agentes, aunque bien, dado el largo plazo y estimando los beneficios obtenidos, se mostrarán a favor de esta tarificación.</p>	Mediante un modelo de votación por mayoría, se pretende demostrar en este artículo que ante un incremento de la tarificación vial dentro de las zonas urbanas, se generarán efectos favorables dentro de la movilidad urbana en el mediano plazo.	Empírico	<p><b>Tarificación vial:</b> según el estudio, mostrará beneficios en un mediano plazo según los resultados de las encuestas aplicadas y los beneficios encontrados.</p> <p><b>Votación por mayoría:</b> se plantea el modelo dentro de la Universidad de Nueva Zelanda obteniendo las preferencias de los agentes hacia el transporte público y privado.</p>	Se retoma un enfoque a través de la economía política para abordar la introducción de peajes a las carreteras, consideran el poco funcionamiento de las finanzas públicas y de su resistencia hacia las reformas en este caso, para el transporte y movilidad urbana.	El autor espacializa la información a través de ejemplos de ciudades desarrolladas principalmente, las cuales define como zonas urbanas y en estas, enfoca la tarificación vial y su funcionamiento o rechazo de la misma por parte de las autoridades locales. Por lo cual se analizan los resultados para diferentes regiones.	Se analiza el estudio a través de zonas urbanas distintas, como son: Estocolmo, Londres, varias ciudades de Noruega, Manchester, así como Santiago de Chile entre otras.	Subsidios al transporte público; Costo de peaje en carreteras; Financiamiento para la mejora del transporte público en las ciudades; Reembolso de impuestos a la población.	A través de un modelo de votación por mayoría simple que estima la introducción de peajes que involucran a la congestión urbana. Este modelo permite distintos tipos de incertidumbre y considera diferentes usos sobre ingresos de peaje.	Se muestra que la incertidumbre del individuo respecto a la sustitución modal de costos pueden implicar que una mayoría vota en contra de la tarificación vial ex ante, aunque con los resultados estarían a favor posteriormente. Por otra parte, se muestra incertidumbre en el uso de los ingresos por parte del gobierno local y por ello están en contra de la tarificación. Por lo tanto, los agentes se muestran a favor de una tarificación siempre y cuando se utilicen los ingresos de manera correcta, en este caso para el subsidio vial.	Para abordar y adecuar este caso para el tema de estudio, es posible, aunque bien, al tratarse de un modelo de votación por mayoría, se torna complicado pues se vuelve necesaria una extensión sobre el tiempo de investigación y además, la introducción de costos de peaje no se muestra como variables de estudio primario, sino que simplemente ayuda al tema de investigación como apoyo.

<p>Eaton B. &amp; Holding D. (2008). "The evaluation of public transport alternatives to the car in British National Parks", in: <i>Journal of transport Geography</i>, Vol. 4 pp. 55-65.</p>	<p>¿Cuáles son las alternativas para el fomento de transporte público a través de una evaluación al mismo?</p> <p>Hp. A menudo las alternativas para el transporte público suelen ser ineficaces por la ausencia de objetivos claros, metas y mediciones de rendimientos, solicitando mayores soluciones para el transporte público.</p>	<p>Fomentar el uso intensivo del transporte público a través de la disminución del automóvil y con prácticas activas por medio de objetivos claros y evaluación de rendimientos hacia el transporte público exigiendo soluciones para un cambio de comportamiento incluyendo un mejor uso del transporte público.</p>	<p>Teórico</p>	<p><b>Transporte:</b> se analiza desde una perspectiva donde es fundamental establecer políticas y alternativas para la disminución del automóvil y la influencia del transporte público.</p> <p><b>Parques nacionales:</b> en Inglaterra y Gales existen áreas protegidas que gozan de un estatus legal obligados a proteger su riqueza, en este caso incentivar la mejora en la movilidad urbana.</p> <p><b>Conservación:</b> a consecuencia de los parques nacionales, se busca la protección de los mismos a través de la conservación y prácticas activas hacia el uso del transporte público.</p>	<p>Se muestra un enfoque de tipo neoclásico donde se observa la importancia de la evaluación sobre el transporte público medido por el control de precios y costos para la eficiencia del mismo tomando en cuenta objetivos claros.</p>	<p>La discusión se espacializa a través del transporte público dentro de los parques nacionales en Inglaterra, ya que es donde se genera congestión del tráfico por el uso excesivo del automóvil y el turismo. Es por ello que a través de políticas públicas locales se busca la mejora en movilidad y el incentivo hacia el transporte público generando avances anuales mediante evaluación de gastos y costos.</p>	<p>Economías regionales: Parques nacionales de Inglaterra y Gales</p>	<p>Gasto en transporte público medido por: Costos de transporte público, rutas a escuela o centros de trabajo, financiamiento público.</p>	<p>Al ser un artículo teórico, no se muestra un modelo específico, únicamente los indicadores de análisis dados por fuentes locales y otros más por estimaciones propias.</p>	<p>El continuo crecimiento esperado en el uso del automóvil exige una mayor atención hacia los problemas del transporte público donde los objetivos deben ser establecidos justificando el gasto público y privado para producir un cambio dentro del comportamiento.</p>	<p>Se puede replicar el caso para México, sin tomar en cuenta los parques nacionales, únicamente el corredor nor-poniente y con ello, establecer alternativas de mayor atención dados los problemas de transporte, así se evalúan rutas de transporte principalmente a escuela o centros de trabajo y la importancia del financiamiento público o privado y subsidios otorgados hacia el tema del transporte.</p>
<p>Estache, A., Guasch J., Iimi, A. &amp; Trujillo L. (2009). "Multidimensionality and Renegotiation: Evidence from</p>	<p>¿Cómo influye el sector privado hacia la infraestructura del transporte y cuál es el papel del Gobierno?</p>	<p>Examinar la probabilidad de renegociación en relación al transporte público para el caso de América Latina.</p>	<p>Teórico-empírico</p>	<p><b>Participación del sector privado:</b> el cual únicamente busca</p>	<p>Se toma en cuenta un enfoque crítico del cual se desprende</p>	<p>El análisis no se encuentra espacializado en regiones, sino más bien aborda simplemente la importancia de las</p>	<p>Para este estudio, se toman en cuenta los países de América Latina, no en concepto región,</p>	<p>Participación del sector privado en infraestructura al transporte, participación del sector público a</p>	<p>Se utiliza un modelo llamado (PPP) Gestión de Modelos de Transporte, como mecanismo de</p>	<p>Los gobiernos deben implementar objetivos claros antes que otorgar concesiones al</p>	<p>No se considera una réplica para el caso de México, o bien, para la región en estudio, únicamente se planteará la importancia que</p>

<p>Transport-Sector Public-Private-Partnership transactions in Latin America”, in: <i>Rev Ind Org</i>, No. 35 pp.41-71.</p>	<p>Hp. El buen gobierno normativo con políticas económicas de calidad, pueden mitigar el problema de renegociación dentro del transporte público.</p>			<p>maximizar beneficios a través de la disminución de costos lo que genera una baja en la calidad del transporte. <b>Corrupción:</b> establecida dentro del sector privado principalmente evadiendo recursos que causa la mala infraestructura para el transporte.</p>	<p>el papel que debe tomar el Estado en la implementación de la infraestructura, con más importancia que el sector privado, pues el gobierno a través de políticas públicas debe otorgar accesibilidad, subsidios y calidad de vida dentro de este rubro.</p>	<p>políticas públicas y privadas en materia de infraestructura al transporte.</p>	<p>sino que se utiliza para contemplar cada país y las políticas implementadas dentro de este campo de estudio para contrastarlas con los resultados de países desarrollados.</p>	<p>la infraestructura del transporte, concesiones y subsidios otorgados para la misma causa.</p>	<p>financiación al desarrollo de infraestructura del transporte de gran tamaño.</p>	<p>sector privado para la infraestructura del transporte, ya que es el sector privado que debe proveer de manera efectiva aquellos servicios para la población así como la accesibilidad a los mismos, en este caso el transporte.</p>	<p>detona la participación del sector público dentro del transporte y las acciones que se deben determinar ante esta situación.</p>
<p>Fujita M. &amp; Mori T. (2005). “Transport development and the evolution of economic geography”, in: <i>Portuguese Economic Journal</i>, No. 4 pp. 129-156.</p>	<p>¿Qué impactos se generan en los costos de transporte medidos a través de la Nueva Geografía Económica?  Hp. Los costos de transporte influyen en el equilibrio entre fuerzas económicas de aglomeración y dispersión.</p>	<p>Analizar el impacto de los costos de transporte en el espacio a través de la Nueva Geografía Económica.</p>	<p>Empírico</p>	<p><b>Nueva Geografía Económica:</b> Se presenta el análisis enfocado a través de los avances que han surgido dentro de la NGE tomando importancia al aspecto del espacio, interacción, así como aglomeración y dispersión. <b>Agglomeración:</b> en presencia de costos de transporte, consumidores y proveedores de mercancías,</p>	<p>Se presenta un enfoque basado en los avances de la Nueva Geografía Económica que permite identificar los impactos en los costos de transporte, analizando enfoques de aglomeración y dispersión que se basan en autores como Helpman,</p>	<p>Se espacializa la discusión a través de la importancia de aglomeración mediante empresas productoras y las diferencias frente a otras regiones obteniendo resultados distintos frente a factores de competencia monopolística, donde el espacio juega un papel importante para los costos de transporte generados.</p>	<p>Economías artificiales, ya que no centra el estudio en una región específica, únicamente muestra el modelo con supuestos espaciales.</p>	<p>Se analiza la elasticidad de sustitución (implica que los consumidores tienen mayor preferencia por la variedad), la elasticidad precio de la demanda individual, producción (medida por la mano de obra existente), cantidad total de trabajo y los costos de transporte de mercancías.</p>	<p>Se presenta un modelo de economía espacial que incorpora el tipo Dixit-Stiglitz (modelo de competencia monopolística con variedades de bienes de consumo) representada por una función Cobb-Douglas.</p>	<p>Dentro de los resultados, se muestra el impacto de la disminución de costos de transporte en el patrón espacial de aglomeración económica donde la industria de aglomeración se compone de empresas productoras de bienes de consumo diferenciados. Se demuestra que la diferencia de localización en la proximidad de mercado, la intensidad de la competencia y precios de los</p>	<p>Debido a que no se muestran economías regionales reales, se muestra un problema para replicar en este aspecto, así también, la Nueva Geografía Económica muestra una postura neoclásica que no pretende establecer el análisis de investigación, pues la Nueva Geografía Económica postula supuestos limitados y debilidades que no pueden explicar ampliamente el objeto de estudio hacia el transporte público.</p>

				atraen el “amor por la variedad” obteniendo rendimientos crecientes en determinado momento, surge el deseo de las empresas de alejarse de los competidores surgiendo así la fuerza de aglomeración. <b>Dispersión:</b> puede ser generada por la incorporación de recursos inmóviles donde existen dos fuerzas de este tipo, la demanda local y el papel de los precios.	Fujita y Krugman frente a competencia monopolística.					factores juegan un papel importante en la determinación de factores de aglomeración.	
Gallez C., Kaufmann V., Maksim H., Thebért M. & Guerrinha C. (2013). “Coordinating Transport and Urban Planning: From Ideologies to Local Realities”, in: <i>European Planning Studies</i> , No. 8 pp. 1235-1255	¿Cuáles son las condiciones necesarias para el establecimiento de un desarrollo urbano sostenible y qué factores lo explican?  Hp. La idea de un transporte de coordinación y planificación urbana muestran una condición necesaria para el desarrollo urbano por medio de políticas públicas.	Demostrar que existen diferencias entre ciudades ya que existen diversas características espaciales y demográficas que complican la aplicación de políticas.	Teórico	<b>Trayectoria:</b> Está referida a la ruta tomada a través de los cambios en organización, procedimientos y normativas y los diferentes medios empleados en distintas escalas espaciales. <b>Inspiración:</b> Dimensión intelectual de la acción pública. <b>Instituciones:</b> La manera en	Se abordan los conceptos durante todo el artículo sobre fuerzas centrífugas y centrípetas las cuales hacen noción de un enfoque dado por Krugman haciendo énfasis sobre las relaciones urbanas y su	Subraya la importancia del contexto local y urbano. El estudio está analizado a partir de cuatro ciudades mencionando que las ciudades cuentan con características demográficas y espaciales distintas (Offner, 1993). Así, las autoridades locales tienen la responsabilidad principal hacia la coordinación y planificación.	Economías regionales a través de cuatro ciudades; Ginebra y Berna en Suiza, así como Estrasburgo y Burdeos en Francia. Se realiza un estudio comparativo.	No hay modelos.	Se realiza el estudio de las cuatro ciudades sirviendo como modelo y referencia para la planificación urbana y política de transporte, así como el papel dominante del automóvil comparando políticas, estructuras y tipos de organización eligiendo así un enfoque dinámico.	Existen visiones ideales para la planificación, pero existe diversidad de intereses causando una falta de sincronización dentro de la política y que cada ciudad hace uso de sus instituciones para promover un mayor peso a los aspectos de su interés.	Es evidente que realizar una planificación urbana es tarea difícil a nivel regional, y aún más para el caso mexicano, ya que a propósito del artículo, pueden notarse intereses de cada uno de los gobiernos locales así como la influencia que estos persiguen dentro de la población. Aunque bien, esto anima a llevar un cambio político más allá de propios intereses dada la relación entre ciudad y transporte a través de un desarrollo sostenible.

				<p>que los marcos de acción formales tienen influencia para las decisiones individuales.</p> <p><b>Intereses:</b> Dimensión estratégica de la acción pública.</p>	comportamiento dentro de las ciudades de estudio.						
<p>Harvey D. (1975). "The Geography of capital accumulation: a reconstruction of the marxian theory", in: <i>antipode</i> Vol. 1 pp. 9-21.</p>	<p>¿Cómo se da una visión marxista desde un nivel geográfico establecido?</p> <p>Hp. Se reconoce que la acumulación del capital contiene importancia geográfica que debe considerarse dentro del mismo estudio por teorías de localización.</p>	<p>Demostrar como la teoría de la acumulación ayuda a comprender la estructura espacial a través de un análisis de localización.</p>	Teórico	<p><b>Costo de transporte:</b> muestra que es importante, ya que en la medida en que la expansión del mercado y el intercambio del producto están conectados con el transporte.</p> <p><b>Acumulación de capital:</b> a través de un enfoque marxista, establece que se determina con la importancia geográfica de la sociedad capitalista que vuelve necesario el estudio de diversas variables como accesibilidad, comunicación, localización y costos de transporte.</p>	<p>El enfoque abordado es de tipo crítico marxista, se muestra énfasis principalmente en la acumulación de capital a nivel espacial.</p>	<p>El autor menciona la necesidad de abordar este enfoque teórico a través de estructuras geográficas tomando como principal punto las relaciones espaciales para que esta pueda llevarse a cabo y con ello, comprender la estructura espacial existente en la sociedad capitalista.</p>	<p>No menciona un lugar en particular, solo se muestra la importancia de la localización y estructura geográfica.</p>	<p>No hay modelo.</p>	<p>Ya que no hay modelo, se muestra de manera teórica la importancia de la geografía dentro del transporte a un nivel crítico.</p>	<p>El transporte se vuelve necesario para la acumulación de capital inevitablemente medido desde la esfera de la estructura geográfica. Por ello, el modo de producción capitalista exige la rápida accesibilidad hacia el transporte y de manera barata.</p>	<p>En este estudio es evidente el enfoque crítico que debe tomarse en cuenta para el estudio a través de la perspectiva donde el transporte y los costos del mismo juegan un papel importante para la acumulación del capital y se vuelve necesario contemplar la manera en que será identificado dentro del contexto de estudio.</p>

<p>Janic, M. (2014). <i>Advanced transport systems: General</i>. Springer-Verlag London.</p>	<p>¿Qué atributos contemplan los “sistemas” avanzados de transporte en las zonas urbanas?</p> <p>Hp. Los sistemas complejos de transporte se vuelven determinantes en una escala espacial de territorio urbano para la mejora en los tiempos de traslado.</p>	<p>Identificar de forma general los avances en materia de transporte.</p>	<p>Teórico</p>	<p><b>Sistema de transporte:</b> entidad física para la movilidad de personas y movimientos físicos de los envíos de carga y bienes. <b>Sistemas:</b> componentes bastante complejos del sistema de transporte que proporcionan servicios en las regiones urbanas, suburbanas e interurbanas que cubren diferentes escalas espaciales.</p>	<p>Más allá de abordad un enfoque teórico, el capítulo muestra la forma en que se clasifican los tipos de transporte y las transformaciones que debe de contener para obtener un uso adecuado del mismo.</p>	<p>Se toman en cuenta las regiones urbanas, suburbanas, intraurbanas para contemplar los servicios que brinda el transporte determinando diversas escalas espaciales y geográficas que vuelven importante su estudio implicando largas distancias de transporte.</p>	<p>No existen estudios de caso, el capítulo solo muestra conceptos dentro del transporte y la importancia del mismo.</p>	<p>No hay modelo.</p>	<p>Ya que no existe modelo, no se presentan resultados metodológicos.</p>	<p>Al ser un capítulo teórico, no enfatiza en resultados concretos, simplemente abre la posibilidad de encontrar más elementos para el estudio dentro del transporte teniendo en cuenta su clasificación y la importancia del transporte a nivel regional.</p>	<p>No se busca replicar este artículo para el caso de México, únicamente centraré el análisis para comprender los sistemas complejos de transporte y la función que se establece a través de regiones y su conexión para la mejora del servicio.</p>
<p>Jeffrey, R. (2012). “Central Business Districts and Transit Ridership: A Reexamination of the Relationship in the United States”, in: <i>Journal of Public Transportation</i> No. 4 pp. 1-22.</p>	<p>¿Qué factores intervienen en el declive de usuarios hacia el transporte público?</p> <p>Hp. El declive de usuarios del transporte público puede atribuirse a la descentralización de las áreas metropolitanas y el declive del distrito central de negocios como principal motor económico.</p>	<p>Utilizar un modelo de análisis multivariado para comprender la fuerza entre el distrito central de negocios y usuarios de transporte público en las áreas metropolitanas de Estados Unidos.</p>	<p>Empírico</p>	<p><b>CBD:</b> Distrito Central de negocios al que se le atribuye como principal motor económico dentro de una región. <b>Transporte público:</b> donde la mayoría de los estudios sostienen que su declive se asocia con la descentralización de áreas metropolitanas y el declive del distrito central de negocios.</p>	<p>Aborda un enfoque crítico en el cual menciona que existen factores externos e internos sobre la explicación para pasajeros: los externos incluyen la estructura urbana, cambio de población, condiciones económicas regionales, propiedad de automóviles</p>	<p>El estudio se espacializa a través de enfoques externos e internos tomando en cuenta los aspectos de tipo regional que conllevan al problema del transporte público y las políticas locales que deben ser aplicadas para su mejor funcionamiento.</p>	<p>Se toma el estudio para las áreas metropolitanas de Estados Unidos de América.</p>	<p>Índice de precios al consumidor y el índice de precios a los carburantes, empleo en la zona metropolitana, porcentaje de hogares en la zona, propietarios de automóviles, kilómetros de pasajeros y construcción de variables de relación: cobertura de servicio, frecuencia de servicio y los ingresos de pasajeros por tarifa kilómetro.</p>	<p>Inicialmente se estratificó a la zona metropolitana en tres partes por tamaño de población, así se permite el estudio de análisis multivariado examinando la relación entre la variable de estructura urbana y el uso de transporte.</p>	<p>No se encuentra ninguna relación entre la fuerza de CBD y el uso de transporte, lo que rechaza la hipótesis principal y sugiere que existen factores mucho más importantes que influyen en los usuarios del transporte público.</p>	<p>El artículo se muestra interesante para su réplica dentro de la región nor-poniente del Estado de México, ya que la relación entre centros económicos y el uso del transporte público es un caso de estudio interesante. La construcción de variables puede darse como cobertura de servicio, frecuencia e ingresos de pasajeros mediante la tarifa analizando las rutas de transporte, mientras que las demás variables pueden obtenerse de Secretarías de Comunicaciones y Transportes, Conapo, INEGI, así como el Banco Mundial también nos presenta datos y otros</p>

					s, hogar, densidad de población urbana, y aquellos sobre los que la autoridad no tiene control sobre la gestión. Los internos incluyen políticas de tarifas y servicios sobre los que si se tiene control.						más deberán ser construidos o analizar si se pueden construir.
Jursch, S., Bischoff, S., Hauck, E., Flachskamp, P & Henning K. (2010). "Economic evaluation of intelligent MegaSwapBoxes for advanced intermodal freight transport through value orientated cost-effectiveness estimation", in: Springer-Verlag Berlin Heidelberg, No. 3 pp. 831-842.	¿De qué depende el éxito de las soluciones de transporte intermodal?  Hp. El éxito del transporte intermodal depende de la eficiencia de costos, la mejora de operatividad y explotación de un área de carga maximizada.	A través del modelo orientado al análisis de estimación costo-efectividad, establecer criterios para el ajuste del transporte intermodal.	Empírico	<b>Transporte intermodal:</b> es aquel que proporciona la oportunidad de beneficiarse de cada uno de los modos de transporte de los individuos integrados en un sistema rentable y sostenible.	El autor lo llama nuevo enfoque de valor, el cual se basa en costos y la estimación de efectividad basada en el proyecto llamado Telli-Box. Se menciona la intervención del enfoque clásico de la inversión en términos monetarios y el análisis de la rentabilidad con un nuevo enfoque del	El equilibrio de los modos de transporte se da a nivel regional, debido a la situación cambiante dentro del espacio.	Economías regionales europeas para la zona metropolitana.	El autor no menciona las variables utilizadas o indicadores construidos, simplemente aborda la temática a través de fases del modelo.	Modelo orientado al análisis de estimación costo-efectividad.	La estimación de valor orientada a la rentabilidad fue llevada a cabo por el diseño de modelo de estimación, se evaluaron relaciones costo-beneficio para la utilización de cajas móviles inteligentes en la red ferroviaria. Se observó una rentabilidad positiva y el uso debe ser consentido para la zona europea.	En este caso se habla únicamente de la red ferroviaria, lo cual muestra que para el objetivo de estudio sólo podrá utilizarse en la medida del modelo y adecuarlo hacia el transporte público para la zona.



					valor basado en costos.						
Kamruzzaman Md., & Blair N. (2011). "Using GIS to visualise and evaluate student travel behaviour", in: <i>Journal of Transport Geography</i> , No. 19 pp. 13-32.	¿Cuál es la importancia del análisis a través del modelo GIS para evaluar el transporte público?  Hp. Si se realiza un análisis evaluativo a través del modelo GIS medido a través del comportamiento en el viaje de los estudiantes, se encontrarán los principales impactos socioeconómicos hacia el transporte público y el comportamiento de agentes.	A través del estudio sobre el comportamiento de un estudiante evaluado a través del viaje en transporte, se pretende establecer con modelos GIS la accesibilidad y demanda de transporte.	Empírico	<b>Espacios de actividad:</b> estos se miden a través de tres variables como son accesibilidad, movilidad personal y grado de participación para evaluar el impacto socioeconómico de uno o varios agentes. <b>Accesibilidad:</b> más allá de ser un concepto, se muestra como el número de lugares visitados al día por cada estudiante. <b>Participación:</b> este es el promedio de duración de las actividades diarias realizadas por cada agente. <b>Movilidad personal:</b> es la distancia media recorrida al día.	Se muestra un enfoque crítico en el cual deben contemplar se las mejoras a través de la participación local tanto ciudadana como del Estado para obtener mayores beneficios en temas de servicios como lo es el transporte público y la mejora en accesibilidad geográfica para la población.	A través del modelo GIS se encuentra espacializada la discusión, tomando en cuenta los centros donde se concentra mayor actividad y en aquellos donde se vuelve importante la demanda del transporte público y las zonas que aún no son cubiertas por el mismo.	Economías regionales. El artículo identifica a la región Norte de Irlanda y sus principales centros de actividad demandada.	Número de lugares visitados (accesibilidad); distancia media recorrida (movilidad personal); promedio de duración de actividad diaria (participación).	Se propone el modelo de Sistemas de Información Geográfica (GIS) a través de la evaluación de viajes de estudiantes para contemplar la accesibilidad y demanda que se tiene para el transporte público acompañado de un análisis de regresión múltiple para evaluar los impactos socioeconómicos que conlleva.	En el artículo se concluye que el transporte receptivo de servicios era el patrón más importante para la movilidad, por lo cual si no funciona adecuadamente se encontrarán excluidos aquellos agentes de algunas oportunidades. Se identificaron los principales espacios de actividad y con ello se crearon 6 rutas nuevas de transporte para cubrir el transporte público de mayor densidad. Todo lo anterior, evaluando el rendimiento del transporte público. Por lo que se concluye que existe una clara necesidad de la mejora al acceso y oportunidades de las distintas opciones de movilidad.	A través de esta evaluación por medio de agentes, en este caso estudiantes, se vuelve interesante la creación de nuevas rutas de transporte a través del modelo GIS y evaluando el comportamiento de los agentes. Por ello, se puede establecer que el estudio puede ser replicado para el caso de la zona norponiente del Estado de México contemplando obtener las variables por medio de un estudio de campo y con la participación de agentes que se localicen dentro de esta área de estudio.
Khayesi, M., Monheim H. & Nebe J. (2010). "Negotiating streets for all in urban transport planning: the case for pedestrians, cyclists and Street vendors in	¿Cómo implementar a través del desarrollo urbano "calles para todos"?  Hp. La planificación del transporte en	El objetivo del presente artículo es pedir la planificación del transporte incluyendo las diversas actividades que requieran la implementación de	Teórico	<b>Calles para todos:</b> base analítica para criticar el descuido de los peatones, ciclistas y	Más allá de abordar un enfoque teórico, se toma una posición donde las	Se espacializa a través de estudios ya realizados en ciudades desarrolladas, por lo cual se busca implementar la misma medida, pero ahora	Nairobi, Kenia.	No hay modelo.	Únicamente se muestran las perspectivas de análisis a las cuales se busca llegar para generar la	Como resultados principales, se sostiene que la implementación de "calles para todos" requiere enfoques	Se toman en cuenta a través de los resultados, las medidas que deben implementarse ante una correcta planificación del transporte público, aunque bien, se debe

<p>Nairobi, Kenia”, in: <i>Antipode</i> No.1 pp: 103-126.</p>	<p>Nairobi no ha tenido cuidado de la economía informal y el transporte motorizado, así como políticas adecuadas de accesibilidad.</p>	<p>“calles para todos” a través del desarrollo urbano.</p>		<p>vendedores ambulantes en las políticas y prácticas de transporte.</p>	<p>calles urbanas son espacios de vida para los distintos usuarios no solamente al desarrollo físico y prestación de infraestructura de transporte y servicios, sino también de la planificación integradora de calles para satisfacer las necesidades de los diferentes usuarios.</p>	<p>para el caso de una ciudad en desarrollo aunque muestre características distintas, se busca el mismo resultado.</p>			<p>implementación de “calles para todos”.</p>	<p>innovadores y decisiones radicales por parte de líderes políticos, planificadores y ciudadanos. Así como la correcta planificación para el transporte que es donde se constituye la base principal.</p>	<p>contemplar que no se obtendrán los mismos resultados en una ciudad desarrollada a diferencia de aquellas que se encuentran en vías de desarrollo.</p>
<p>Koike A., Ishikura T., Miyashita M. &amp; Tsuchiya K. (2015). <i>Spatial Economic Analysis for Intercity Transport Policies</i>. En Y. Hayashi et al. (eds.), <i>Intercity Transport and Climate Change, Transportation Research, Economics and Policy</i> (pp. 177-213). Springer: Switzerland.</p>	<p>A través de una política de medición del transporte, ¿Cuáles son los beneficios y los factores determinantes para el cambio en el transporte público?  Hp. Los cambios en el volumen de tráfico, el precio y tiempo de viaje, están determinados por políticas económicas.</p>	<p>Analizar los impactos económicos de la política de medición de transporte interurbano así como los beneficios directos e indirectos de las políticas.</p>	<p>Teórico-empírico</p>	<p><b>Beneficios directos:</b> se contabilizan principalmente por el ahorro de tiempo de viaje y los costos fuera del bolsillo. <b>Beneficios indirectos:</b> cambios en los mercados ajenos al transporte como materias primas, servicios y capital</p>	<p>Visto a partir de los modelos que pueden ser aplicados para el análisis del transporte, se centran en el equilibrio entre oferta y demanda y la medición de beneficios directos e indirectos, basados en</p>	<p>El análisis se espacializa por medio de economías regionales desglosadas a través de ciudades, provincias y municipios, así como las industrias existentes en cada una de ellas, sector servicios y actividades económicas realizadas.</p>	<p>Economías regionales de Europa, Japón y Estados Unidos.</p>	<p>No hay modelo aplicado, únicamente ejemplos para economías regionales.</p>	<p>A manera teórica, se retoman los distintos tipos de modelos que pueden ser utilizados para el análisis espacial dentro del transporte, entre los cuales destacan: el análisis costo-beneficio convencional, el general computable de equilibrio (mide beneficios indirectos para economías</p>	<p>Ya que no existe la aplicación empírica de los modelos, solo se muestra aquellas economías a las que ha sido aplicado aunque no muestra resultados sobre beneficios directos e indirectos. Por ello concluye con los tipos de modelos que pueden ser aplicados para el análisis espacial en materia de transporte a</p>	<p>Dentro de los dos modelos que se muestran, aquel perteneciente al análisis de costo-beneficio puede ser replicado, aunque tendría que enfocarse desde una perspectiva neoclásica que rompe con el objetivo crítico de la investigación al igual que el modelo computable general pues no aborda de manera adecuada la problemática que se está planteando ya que no se busca llegar al equilibrio general.</p>

				(distribuidos espacialmente o geográficamente).	teorías microeconómicas destaca la perspectiva neoclásica que se fundamenta en este artículo.				espaciales más amplias), así también	través de un enfoque teórico neoclásico.	
Kutzbatch M. (2009). "Motorization in developing countries: Causes, consequences, and effectiveness of policy options", in: <i>Journal of urban economics</i> , No. 65 pp. 154-166.	¿Qué determina la motorización dentro de los países de desarrollo?  Hp. El aumento de la renta per cápita como determinante principal del aumento del uso de vehículos de motor conocido como "motorización".	Establecer mediante un modelo que incorpora el aumento de ingresos, desigualdad de ingresos y la elección del transporte para explicar cómo progresa la motorización para los países en desarrollo.	Empírico	El artículo se concentra en los siguientes conceptos: <b>Motorización:</b> Como un problema de los países en desarrollo por el aumento de uso de vehículos de motor. <b>Formas de opción:</b> Tomadas a través de los problemas dados y la construcción de políticas eficientes. <b>Congestión:</b> Entendida como la dificultad para los autobuses y el tránsito local. <b>Crecimiento urbano:</b> Dentro de los países en desarrollo como determinante en el aumento del uso del vehículo y la desigualdad del ingreso. <b>Países en</b>	Aborda un enfoque de tipo neoclásico por la metodología implementada a través de una fijación de precios óptima, el análisis sobre excedente del consumidor y las elasticidades del ingreso.	Se espacializa dentro de un contexto de países en desarrollo y, dentro de los mismos, las ciudades –centro principales.	Nivel micro (artificial).	Tiempo de viaje en autobús, tiempo de espera, usuarios heterogéneos y nivel de ingreso del consumidor.	El artículo aborda una metodología con un "modelo estilizado de equilibrio" con usuarios heterogéneos, teniendo el número total de pasajeros como variable exógena en el corto plazo, pero endógena en el largo plazo.	Sin la intervención política para mantener el servicio de autobuses, el desarrollo de países con un crecimiento de ingresos están en curso hacia una mayor uso del automóvil y el aumento de la congestión del tráfico. Se muestra una fuerte asociación de aumento de ingresos y aumento del automóvil.	Para replicar este artículo, es necesario realizar encuestas dentro de las regiones donde se establece el estudio, ya que no son variables dadas, eso podría añadir al tema de tal manera que se espacialice, pues aunque es un artículo interesante, necesitamos datos reales.

				<b>desarrollo:</b> Los cuales dependen del autobús por bajos ingresos y la alta densidad de población, contando con políticas de amplio apoyo.							
Ma, S., Feng, J. & Cao H. (2006). "Fuzzy model of regional economic competitiveness in GIS spatial analysis: case study of Gansu, Western China", in: <i>Fuzzy Optim Decis Making</i> , No. 5 pp. 99-111.	¿Existe una brecha significativa en el desarrollo económico regional para zonas urbanas y rurales?  Hp. Después de las reformas económicas dadas en China, se enfrenta una creciente brecha de desarrollo entre regiones.	Demostrar la evolución de la base de los niveles de competitividad económica en dos categorías de la unidad geográfica de la provincia de Gansu.	Empírico	<b>Desarrollo económico regional:</b> como un proceso de cambio con dirección y velocidad en los planes económicos y la integración entre regiones. <b>Modelo difuso:</b> se utiliza para evaluar la brecha entre regiones económicas a través de la toma de decisiones y variables de desarrollo y subdesarrollo. <b>Análisis espacial GIS:</b> Utilizado en este modelo para establecer la cartografía de la región analizada.	Se muestra un enfoque crítico tomando en cuenta la desigualdad entre regiones y la brecha de desarrollo existente entre las mismas, intentando sustituir el término "optimización" por "satisfacción".	El modelo está espacializado ya que toma en cuenta regiones rurales y urbanas principalmente para el caso de China, por lo cual mediante el análisis de modelo difuso, se integra la brecha existente entre diversas regiones y la particularidad que distingue a cada una de ellas.	Economías regionales: modelo de la provincia Gansu, Oeste China.	A través del modelo, se muestran las variables que deben ser analizadas para obtener el resultado de la evaluación de la región: área desarrollada, área subdesarrollada y competitividad económica.	Se utiliza el análisis GIS y el modelo difuso para identificar la brecha de desarrollo entre regiones de China. Mediante el modelo difuso, se pueden tomar decisiones y no se definen exactamente los parámetros sino que contienen elecciones variadas de análisis mejorando la fuerza expresiva y adaptabilidad del modelo.	Los resultados del modelo difuso, se integran espacio-tiempo mediante análisis GIS con el fin de identificar la variación espacial de cada cambio significativo en términos del desarrollo económico regional. Por lo que la investigación concluye que hay una dinámica particular de desarrollo económico espacial de región a región. Aunque las ciudades han mejorado su competitividad económica, las áreas rurales y las regiones de minoría todavía deben de progresar mayoritariamente.	Hablar de brecha de desarrollo entre regiones muestra un punto fundamental para la economía regional, aunque no es el objetivo de estudio, analizar el modelo difuso es determinante para la toma de decisiones y en este sentido, observar si es posible adaptarlo al tema de movilidad y transporte para ver el funcionamiento entre distintas regiones.
Madsen, Bjarne., Butler C., Kronback, J. & Leleur S. (2008). <i>A system approach to modelling the regional economic effects of</i>	¿Cuáles son las consecuencias a nivel regional de la tarificación vial?  Hp. Los ingresos de la	Mostrar los efectos económicos regionales ante la tarificación vial basados en el análisis GIS.	Empírico	<b>Congestión:</b> se vuelve un problema importante en países europeos	A través de un enfoque de tipo ortodoxo, toma en cuenta	En el caso de Dinamarca, se toman en cuenta modelos a nivel internacional, nacional y municipal, tomando en cuenta el	Economías regionales para el caso de Dinamarca y la zona metropolitana.	Se toman en cuenta los siguientes indicadores: kilómetros recorridos en	Sistema de Modelos Danés (MERGE) que consiste en un modelo de equilibrio	Las regiones presentan en la actualidad diversos problemas respecto a las	La tarificación vial representa un foco importante en cuanto a la disminución del transporte privado dentro de la zona de

<p><i>road pricing</i>, en: Road Pricing, the economy and the environment advanced in spatial science. (pp. 229-265). Switzerland, Springer (eds.).</p>	<p>tarificación vial aseguran el equilibrio institucional en materia de transporte, así como efectos sobre la producción, el ingreso y empleo.</p>			<p>siendo un fenómeno urbano. <b>Tarificación vial:</b> como instrumento de política dirigida a la solución de problemas de congestión ante un conjunto de medidas alternativas. Planteando preguntas teóricas y prácticas.</p>	<p>cuatro component es en la asistencia del mercado de transporte: excedente del consumidor y productor, ingresos fiscales y costos externos determinad os en diferentes grupos. Así, con referencia en excedentes y costos, se determinan los beneficios a los usuarios reduciendo la congestión a través de la tarificación vial.</p>	<p>análisis municipal para el estudio y la zona metropolitana.</p>		<p>autopista urbana, autopista no urbana, restricciones tomadas a lo largo del camino, distancia-costo por km, tarificación vial urbana y tarificación vial rural.</p>	<p>regional, LINE como modelo de transporte y un sub-modelo ambiental (TIC-MAP). LINE se utiliza para hacer un primer análisis de los efectos económicos y los cambios de precio como consecuencia de la tarificación vial.</p>	<p>autoridades locales y el transporte. El modelo aplicado debe ser capaz de responder a la diversidad de demandas planteadas y garantizar un alto grado de flexibilidad, obteniendo un modelo combinado, con diferentes tipos de agentes y los efectos económicos regionales dentro de la tarificación vial, estableciendo así beneficios para los usuarios del transporte privado principalmente. Esta tarificación vial puede determinar también los resultados del estudio, las consecuencias sobre la infraestructura del transporte, eficiencia y calidad.</p>	<p>estudio. Aunque no se busque la réplica del artículo, vale tomar en cuenta el papel que juegan las tarifas viales para establecer la evaluación o un punto de estudio dentro de la investigación, ya que este aspecto puede ser importante para la disminución de la congestión del tráfico y la mayor accesibilidad hacia el transporte público.</p>
<p>Mariano F. E. (1985). “El problema del trabajo productivo”, in: <i>Revista Española de Investigaciones Sociológicas</i>, No. 30 pp. 93-148.</p>	<p>¿Cómo se identifica el trabajo productivo desde una visión crítica-marxista?  Hp. La teoría económica marxiana contiene dificultades respecto al concepto de trabajo productivo ya que no introduce</p>	<p>Demostrar que tan productivos como el trabajo industrial son el trabajo de servicios, la mayor parte del trabajo comercial y una parte para el capital financiero.</p>	<p>Teórico</p>	<p><b>Trabajo improductivo:</b> Lo distingue del trabajo productivo ya que este no introduce valor agregado sobre la producción,</p>	<p>El artículo es abordado desde un esquema teórico marxista donde explica la importancia de la</p>	<p>La discusión puede mostrar espacialización a través del trabajo productivo y no por regiones, siendo este por el trabajo de servicios, trabajo comercial y capital financiero.</p>	<p>El objeto de estudio no es regional, sin embargo toma énfasis en el trabajo productivo como principal componente.</p>	<p>No hay modelos.</p>	<p>Debido a que no se considera un modelo, únicamente aborda de manera teórica el problema del concepto sobre el trabajo productivo desde un enfoque</p>	<p>El trabajo productivo no es solo aquel que crea valor, sino también se toman en cuenta los servicios o el comercio así como una parte del capital financiero.</p>	<p>En tal sentido, se puede replicar para el caso de México visto desde la perspectiva de que el transporte es trabajo productivo como un servicio y partir de ahí para generar un enfoque teórico marxista para la evaluación del transporte público en la región nor-</p>

	servicios, comercio y capital financiero dentro de este análisis.			genera servicios intangibles aunque no se trata de todos los servicios, ya que algunos de ellos se vuelven productivos. <b>Clases sociales:</b> No denomina el concepto de clases sociales, sino su importancia dentro del trabajo productivo para generar valor.	definición del trabajo productivo ya que surgen diversos problemas y confusiones respecto al planteamiento del mismo.				marxista.	Se concluye que estos son productivos ya que dada la división del trabajo y una función es improductiva (constituyendo un elemento de la reproducción), se transforma a una ocupación accesoria que disminuye gastos de capital y lo vuelve rentable para el capitalista aunque no produzca valor. En este caso, el transporte juega el papel de valor de uso.	ponente del Estado de México.
Marx, K. <i>Proceso de trabajo y proceso de valorización. (1995)</i> En: el capital, crítica de la Economía Política, Tomo 1. México, Fondo de Cultura Económica.	¿Cómo se determina el proceso de trabajo y el proceso de valorización en una economía capitalista?  Hp. A través de la producción de valores se determinan componentes que dan origen a la valorización dentro del trabajo.	Demostrar el papel que juega el proceso de trabajo y proceso de valorización desde una visión crítica enfocado al aspecto del transporte.	Teórico	<b>Proceso de trabajo:</b> la producción de valores de uso llevada a cabo por la actividad racional del hombre. Asimila las materias naturales al servicio de las necesidades humanas. <b>Proceso de valorización:</b> el capitalista persigue dos objetivos, producir un valor de uso y producir una mercancía cuyo valor rebase la suma de los valores	Enfoque crítico marxista.	No se menciona espacialidad dentro del artículo, solo afronta el problema a través del proceso de trabajo y valorización.	Se plantea el problema a nivel macro por medio de las economías capitalistas.	No hay modelo.	Se establecen criterios de forma teórica sin mostrar modelos estadísticos.	El resultado del proceso del trabajo es el valor de uso. Y todos los elementos que intervienen en este proceso se denominan medios de producción (en este rubro entra el transporte). Siendo este, trabajo productivo.	Se contempla la importancia de este artículo no para la réplica del mismo, sino para demostrar que el transporte entra en el ámbito de trabajo productivo por lo cual se integra al enfoque crítico marxista si se desea estudiarlo desde esta perspectiva.

<p>Milioti C. &amp; Karlaftis M. (2014). "Estimating multimodal public transport mode shares in Athens, Greece", in: <i>Journal of Transport Geography</i> No. 34 pp. 88-95.</p>	<p>¿Qué decisiones de inversión deben ser contempladas para la infraestructura del transporte?</p> <p>Hp. Los efectos de corto y largo plazo contribuyen a la correcta evaluación del transporte a través del análisis empírico por medio de modelos variados.</p>	<p>El objetivo principal del artículo es distinguir y cuantificar los efectos de corto y largo plazo hacia varios factores sobre acciones de política pública al transporte público, ya que estas proporcionan información útil para la evaluación del transporte.</p>	<p>Empírico</p>	<p><b>invertidos.</b></p> <p><b>Cointegración:</b> es una herramienta estadística que utiliza este artículo evaluando series individualmente integradas dependiendo el orden del mismo.</p> <p><b>Transporte público:</b> aquel que será analizado con efectos de corto y largo plazo para contribuir al ahorro de tiempo y costos de los usuarios.</p> <p><b>Autocorrelación:</b> es la herramienta matemática que utiliza el modelo para encontrar los patrones repetitivos dentro del estudio.</p>	<p>Se da un enfoque crítico a través del análisis de la demanda como una condición necesaria para las decisiones de un sistema de transporte público eficiente a las decisiones; se basa en redes de expansión, políticas de precios, subsidios y operaciones a través de la demanda.</p>	<p>Se torna importante el análisis espacial, ya que el enfoque está basado únicamente para la ciudad de Atenas y se busca analizar datos más específicos, pues los resultados abordarán decisiones de inversión al transporte únicamente para esta ciudad contemplando cada uno de los factores determinantes hacia las variables de estudio.</p>	<p>Ciudad de Atenas, Grecia. Donde se contempla cada una de las formas de transporte existentes dentro de esta ciudad como son: metro, tren urbano, autobús y autobuses eléctricos.</p>	<p>Usuarios del transporte de metro; pasajeros de autobús; corredores de autobuses; corredores ferroviarios; cuota de autobús; precio del billete de metro; precio billete de autobús; tasa de desempleo; precio de gasolina; PIB en millones; población de Atenas.</p>	<p>Se utiliza el análisis de series de tiempo, se mide la competencia entre modos y las dependencias de la misma. Es decir, se desarrolla un multi-modelo a través de autocorrelación, cointegración y estimación de elasticidades pues permite el tratamiento de datos no estacionarios.</p>	<p>La tarifa y el comportamiento del PIB son los principales determinantes de las acciones en el modo de transporte público. También indican el papel de las fluctuaciones del total de usuarios del transporte para explicar las variaciones dentro del mismo.</p>	<p>En este caso se puede realizar una réplica para el caso de estudio, abordando las variables que se muestran en el artículo, aunque habría que replantear algunas de las variables que no muestran la misma importancia para la zona nor-poniente en el Estado de México, mientras que las variables macroeconómicas y demográficas como son el PIB, la población y tasa de desempleo, pueden ser obtenidas de INEGI y Banco Mundial respectivamente.</p>
<p>Monchambert G. E Palma A. (2014). "Public transport reliability and commuter strategy", in: <i>Journal of Urban Economics</i>, No.81 pp.14-29.</p>	<p>¿En qué consiste la fiabilidad del transporte público para los usuarios?</p> <p>Hp. La fiabilidad del transporte público se encuentra firme en el equilibrio competitivo, aumentando con la tarifa alternativa a través de un efecto en la demanda.</p>	<p>Mediante la estimación del modelo Mohring y los resultados obtenidos, se pretende ofrecer algunas ideas de políticas públicas para la mejora del transporte público.</p>	<p>Empírico</p>	<p><b>Efecto Mohring:</b> Como un modelo de red competitiva bimodal mediante un equilibrio competitivo a través de un efecto en la demanda.</p> <p><b>Fiabilidad:</b> Entendida</p>	<p>Desde un punto de vista neoclásico, se analiza el efecto Mohring y con ello un aumento de los rendimientos a escala del transporte</p>	<p>La discusión se encuentra espacializada dentro de una región, pero el autor no hace referencia hacia ninguna de ellas.</p>	<p>Nivel micro de tipo artificial.</p>	<p>Nivel de puntualidad del transporte público (seleccionado por la empresa de autobuses) y los precios fijados por autobuses y taxis.</p>	<p>Modelo de red competitiva bimodal implicando un modo de transporte público que pueden ser poco fiables y un modo alternativo. (Efecto Mohring).</p>	<p>Los resultados encontrados verifican que los usuarios desarrollan estrategias adaptativas hacia el sistema de transporte. Por lo tanto, un aumento en la tarifa de transporte disminuye el</p>	<p>Parece complicado realizar el ejercicio para México, ya que no se tiene contemplada la regionalización idónea y el modelo está ejemplificado de manera artificial. Aunque bien, se tendrían que realizar estudios de caso para obtener las variables necesarias como lo son el nivel de puntualidad del</p>

				<p>como puntualidad del transporte público.</p> <p><b>Política pública:</b> Para ejercerla mediante mejoras del proceso de transporte público.</p>	<p>(el operador tiende a mejorar la frecuencia del servicio y proporcionar beneficios externos), asimismo se retoma la teoría de juegos imponiendo especificaciones en el transporte con dos vías entre el nivel de puntualidad del transporte y el comportamiento del viajero. Buscando maximizar ingresos y disminuir costos para los ambos casos.</p>					<p>patrocinio del mismo. Lo cual puede generar un círculo vicioso y así se aprecia la eficiencia de la puntualidad como instrumento de calidad del transporte público.</p>	<p>transporte público y los precios fijados por autobuses y taxis.</p>
<p>Murphy, E. (2012). "Urban spatial location advantage: The dual of the transportation problems and its implications for land-use and transport planning", in: <i>Transportation research</i>, No. 46 pp. 91-101.</p>	<p>¿Cuál es la relación existente entre ubicación de puestos de trabajo y vivienda y como se relaciona con los patrones de movilidad urbana?</p> <p>Hp. Existe un problema dual en materia de transporte de la programación lineal que proporcionan conocimientos sobre la relación entre</p>	<p>Determinar los valores duales variables (precios sombra) para un área de estudio de Dublín, Irlanda, por medio del problema de transporte de la programación lineal (TPLP).</p>	<p>Empírico</p>	<p><b>TLPL:</b> son problemas de programación lineal que tienen dos soluciones, primal y dual. Centros de trabajo: la define el autor como el espacio edificado o no, a la que los trabajadores deben acceder</p>	<p>Se determina un enfoque crítico a través de un patrón de ventaja relativa de la localización para el pico y no pico de periodos de viaje para el transporte público y</p>	<p>La importancia sobre los centros de trabajo en determinada región y el uso de transporte público y privado generan las diferencias entre diversas regiones y su importancia espacial.</p>	<p>Economías regionales para el caso de Dublín, Irlanda.</p>	<p>Costos de transporte, costo marginal, precio sombra, diferencias de distancia entre destinos y rutas de transporte.</p>	<p>Se utiliza un modelo a través de problemas de programación lineal que proporciona información sobre la relación entre centros de trabajo, vivienda y patrones de movilidad urbana a través del transporte público. Este modelo se utiliza</p>	<p>Los resultados contrastan la hipótesis ya que se muestra que el patrón de relativa ventaja de la localización ha alterado considerablemente durante el periodo de estudio para el periodo de temporada baja el patrón de relativa ventaja</p>	<p>A través de los resultados se puede observar el estudio sobre la relación existente entre la movilidad hacia los centros de trabajo y sus determinantes, en este caso, sería tomar en cuenta las variables de estudio para contemplar la evaluación sobre el mismo a la que se desea llegar y ver en qué proporción afectan este tipo de variables dentro de la zona de estudio. La</p>



	centros de trabajo, vivienda y movilidad.			por razón de su trabajo. <b>Movilidad urbana:</b> se muestra como un factor determinante para la productividad económica de la ciudad, así como para la calidad de vida de los ciudadanos y el acceso básico a servicios.	privado.				para para determinar valores duales (precios sombra) para determinada área de estudio.	de la localización se ha desplazado desde la zona central a la periferia específicamente para los transportes privados, mientras que el transporte público sigue el patrón hacia el centro de la ciudad, donde los usuarios de transporte privado reaccionan más rápido a los cambios de la distribución del uso del suelo, por lo que el transporte público necesita ser organizado.	página sobre “movilidad urbana sustentable”, muestra datos interesantes para el análisis de estas variables que podrían ser de gran ayuda para el objetivo de estudio.
Nelson P., Baglino A., Harrington W., Safirova E. & Lipman A. (2007). “Transit in Washington, DC: current benefits and optimal level of provision”, in: <i>Journal of Urban Economics</i> , No. 62 pp. 321-251.	¿Qué beneficios de nivel óptimo se obtienen mediante la implementación hacia fondos de transporte basados en un modelo de movilidad regional?  Hp. La poca participación local y subsidios por parte del Estado generan discrepancias en el nivel óptimo de beneficios para usuarios del transporte público.	A través de un modelo de transporte regional e implementando la teoría de la utilidad, se busca estimar los beneficios de viaje en un sistema de transporte local y la reducción de congestión automovilística.	Empírico	<b>Subsidios de tránsito:</b> a través del modelo presentado, se tornan necesarios los subsidios dentro del transporte para acceder al mismo y generar beneficios a los grupos de ingresos más bajos. <b>Congestión del tráfico:</b> se presenta como un problema actual dentro de la movilidad que	El presente artículo está basado fundamentalmente en la teoría neoclásica a nivel micro, ya que aborda el problema a partir de la teoría de la utilidad, estimando beneficios óptimos sobre el uso del transporte y analizando elasticidades al mismo tiempo.	La discusión se espacializa tomando en cuenta los subsidios que deben ser otorgados al transporte en este caso de manera local para la zona metropolitana de Washington, con ello se muestra también la diferencia de costos de transporte entre diferentes regiones por lo que repercute en un nivel de beneficios distintos para cada una.	Economías regionales: zona metropolitana de Washington, DC.	Viajes demandados por día; subsidios al transporte; costos de transporte (auto vs transporte público); densidad urbana; costo por aparcamiento; tiempos de espera al transporte; tiempo de viaje.	Se emplea un modelo a nivel regional para el transporte a través de la teoría de la utilidad, donde se estiman principalmente los beneficios óptimos de un subsidio al transporte para los usuarios por nivel de ingreso y elasticidades de las variables en estudio, así como los costos marginales.	Los principales resultados son los siguientes: El tránsito ferroviario genera beneficios para la reducción de la congestión sobre el tráfico con ayuda de subsidios para el acceso al mismo. El tren y autobús superan los subsidios de tránsito locales. Y finalmente, el grupo de usuarios con ingresos más bajos recibe notoriamente menos beneficios en términos absolutos.	A través de este enfoque puede abordarse el problema obteniendo mediante esta teoría los beneficios ante un subsidio de transporte analizando cada una de las variables se deben realizar en algunos casos estudios de las mismas, o bien, otras más pueden ser obtenidas en el informe sobre la “conformación de zonas metropolitanas” o bien, en la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y en el Programa Nacional de Desarrollo Urbano.

				debe ser atacado mediante políticas locales y subsidios dentro del mismo para la mayor accesibilidad.							
Nijkamp, P. & Rienstra, S. (1995). "Private sector involvement in financing and operating transport infrastructure", in: <i>The Annals of regional Science</i> , No. 29 pp. 221-235.	¿Cómo influye el sector privado en la participación para la infraestructura en transporte?  Hp. En un principio la infraestructura del transporte debe ser financiada por el sector privado para más tarde darle lugar a gobiernos locales.	Analizar el papel del sector privado en la infraestructura del transporte para el caso europeo y su influencia económica.	Teórico	<b>Infraestructura en transporte:</b> toma un papel fundamental para estimular el desarrollo económico. <b>Sector privado:</b> se contrapone al sector público en materia de inversión al transporte y toma papel dentro de la misma. <b>Sector público:</b> determina la importancia que debe tener en materia de inversión y en contraparte con el sector privado otorga el incentivo para el desarrollo económico.	A través de un enfoque crítico, se aborda la inversión en infraestructura del transporte como principales estímulos para el desarrollo económico y planificación.	El transporte se muestra como el corazón de la evolución económica y espacial, donde una red de transporte eficiente es una condición necesaria para la competitividad de regiones y ciudades.	Red de transporte europea.	No hay modelo.	En este artículo no se muestra modelo ni variables de análisis, solamente la importancia de la inversión en infraestructura hacia el transporte.	No existe mucho margen para el sector privado en financiamiento y operación de infraestructuras nuevas y existentes en Europa.	En este caso, no se busca réplica del artículo, sino considerar la importancia del sector público y privado para la financiación de la infraestructura en transporte y el papel que determina a cada sector.
Nijkamp, P. & Vleugel J. (1991). "Estrategias políticas para resolver la carencia de redes de transporte en Europa", en: <i>Estudios regionales</i> No. 30 pp. 35-56.	¿Cuáles son las estrategias políticas que deben ser tomadas para las redes de transporte en Europa?  Hp. Existe carencia de redes de transporte	Analizar y desarrollar el concepto de carencias de redes de transporte para estudiar causas y consecuencias socioeconómicas así como recomendaciones de política para hacer frente a esa carencia.	Teórico	<b>Carencia de redes de transporte:</b> las redes de transporte deben estar vinculadas a la inversión en infraestructura	Por medio de un enfoque crítico, se retoma al transporte como un componente	Debido a que es un estudio de economías regionales para el caso de Europa, la investigación se espacializa de tal manera que si no se logra, no se puede realizar la integración	Se realiza el estudio principalmente en Europa y en cada una de las ciudades que la componen, generando así redes de	No hay modelos.	Ya que no hay modelos, no se presenta cierta metodología estadística, únicamente las propuestas y resultados para disminuir la	Basado en el análisis, los autores formulan una serie de iniciativas y puntos de acción para el transporte, como son la	El análisis anterior más allá de ser replicado para la investigación, muestra los principales problemas asociados al transporte y la importancia del mismo a través de un enfoque socioeconómico demostrando los

	en Europa, a través del estudio de sus causas y consecuencias, se generan estrategias políticas para la mejora en el mismo.			a del transporte para definir con ello una herramienta clave hacia el crecimiento económico, ya que principalmente dentro de los países en desarrollo existe una carencia dentro de estas redes las cuales deben ser tratadas mediante recomendaciones de política económica.	importante en la calidad de infraestructura dentro de un país para el moderno proceso de producción debido al rápido incremento de la división del trabajo, obteniendo así beneficios de mercado.	europea contemplando a todas las ciudades incluidas. Lo anterior, se plantea con redes de transporte como un componente importante para la integración de la zona.	transporte.		carencia de redes de transporte para el caso europeo.	planificación a nivel nacional y regional principalmente, interés económico en el desarrollo de infraestructura para el transporte, definir un plan de prioridades basado en redes europeas y definir un plan político.	principales puntos de acción los cuales deben ser estudiados de manera particular. Por lo cual, lo anterior nos ayuda a analizar desde que punto partir para la investigación y la evaluación hacia el transporte.
Popescu O. & Tache A. (2015). "GIS model to evaluate the accessibility to major transport ways", in: <i>Urbanism. Arhitectura. Constructii</i> , No. 1 pp.29-37.	¿Cómo se logra un acceso equilibrado a los medios de transporte?  Hp. Una buena accesibilidad y la conectividad de regiones, son factores cruciales para decidir sobre un lugar para ejercer actividades económicas.	Mediante el Sistema de Información Geográfica (GIS) revelar las herramientas de avance para las técnicas y planificación de la política espacial.	Empírico	<b>Cohesión territorial:</b> Esta tiene por objetivo un desarrollo territorial más equilibrado reduciendo las disparidades existentes, impidiendo desequilibrios territoriales y garantizar la política organizada sectorial con impacto espacial. <b>Accesibilidad:</b> Como factor clave en el desarrollo territorial y la competitividad, el enlace cerrado entre accesibilidad de regiones y	Muestra un enfoque crítico respecto a los demás artículos, ya que se enfrenta con planteamientos como la conectividad de regiones mediante herramientas clave para el avance.	Se espacializa a las regiones mediante el modelo GIS de tal manera que todas estas puedan tener accesibilidad entre sí, una política y planificación espacial, así como un desarrollo equilibrado evitando las diferencias existentes y de esta manera el desequilibrio. Organizando el impacto espacial. En este artículo para una eficiente infraestructura del transporte.	Nivel regional para el condado de Tulcea y la región sureste del país.	Mediante este modelo, se utilizan indicadores como el costo de transporte, destinos, uso de suelo, nodos de transporte, entre otros.	Se propone un modelo GIS para garantizar un acceso equilibrado a los principales medios de transporte, apoyo a la ordenación del territorio y el crecimiento económico. Mide el costo medio del viaje de un punto a un número predeterminado de destinos medidos en unidades de tiempo. Se utilizan modelos de análisis espacial presentado como cartogramas y mapas hacia las principales rutas de transporte.	Se obtienen diversos resultados mediante este planteamiento, donde finalmente existe un acceso equilibrado a los medios de transporte y se coordinan con otras regiones, lo cual resulta interesante ya que este planteamiento no solo es un modelo, sino que muestra diversas formas de planificación dentro del transporte y hace más relevante el estudio, por lo que la accesibilidad puede ser determinada y	Para el caso regional en México sería sumamente interesante plantearlo de esta manera, ya que se enfocaría en determinar no solo una solución en cuanto a la planificación de transporte, sino también a conectarla con el entorno espacial.

				su rendimiento económico.						representan datos para tomar decisiones en base al análisis del proceso espacial.	
Rodrigue J. P. (2013). "Urban transport challenges". En <i>The Geography of Transport Systems</i> , Cap.6. New York-Routledge, 416 pp.	¿De qué depende la productividad urbana en una ciudad?  Hipótesis: Cuanto más grande es una ciudad, mayor es su complejidad y el potencial de interrupciones y con ello, los problemas de transporte suelen relacionarse y no satisfacen las exigencias de movilidad urbana.	Definir los problemas más notables de transporte urbano y las posibles soluciones de planificación para la mejora de la movilidad urbana.	Teórico.	Se retoman los siguientes conceptos: <b>Ciudad:</b> como un lugar con alto nivel de acumulación y concentración de actividades económicas y estructuras espaciales compatibles con sistemas de transporte. <b>Productividad urbana:</b> dependiente de la eficiencia de un transporte para realizar movimientos laborales y de consumidores. <b>Aglomeraciónes urbanas:</b> dadas como un conjunto de relaciones en el espacio concentrado.	Puede definirse que el autor retoma el concepto de los clásicos, ya que analiza el crecimiento de la ciudad en términos de eficiencia productiva al cual debe hacerse frente fomentando o los procesos de planificación y especialización.	Se espacializa a través de las ciudades donde el autor comprende que cuanto más grande es, se genera una mayor complejidad por medio de redes y exigencias de movilidad. Es por ello que debe presentarse el estudio a nivel regional en este caso para la disminución de costos de transporte.	Ciudades en América del Norte, no enfatiza en municipios o niveles más específicos.	No hay modelos.	Debido a que no hay modelos, se analizan únicamente de manera teórica los problemas más notables de transporte dentro de la ciudad.	Para que exista una eficiencia del transporte urbano debe haber planificación e inversión de fondos públicos y otras alternativas no sólo para eso, sino también para la mejora de la congestión en las ciudades.	Este artículo nos muestra los principales problemas de transporte que se pueden identificar no sólo en América del Norte, sino también para el caso mexicano y una vez definidos, se pueden establecer criterios de planificación para la mejora mediante inversión de fondos públicos o privados.
Russo, F. & Musolino G. (2012). "A unifying modelling framework to simulate the Spatial Economic Transport Interaction process at urban and national scales", in: <i>Journal of Transport Geography</i> , No. 24 pp. 189-197.	A través de un modelo de Interacción Espacial de Transporte Económico (SETI), ¿Qué relación existe entre el espacio y los sistemas de transporte?  Hp. Existe una relación bidireccional entre el espacio económico y los	Captar la unificación bidireccional entre sistemas económicos y de transporte espacial a nivel nacional y en zonas urbanas a través del modelo SETI.	Empírico	<b>SETI:</b> La Interacción Espacial de Transporte Económico es un modelo que relaciona el espacio y los sistemas de transporte a través de variables económicas como	Se muestra un enfoque crítico a través del paradigma de producción-consumo, mencionando que el modelo está basado en la teoría Keynesiana	La información está espacializada a nivel macro inicialmente, ya que de ahí comienza a desagregar los datos a un nivel regional que el autor denomina "urbano", tomando en cuenta la relación espacial existente entre cada zona.	El autor únicamente muestra el modelo, más no realiza una aplicación concreta del mismo, ya que se centra en la explicación y utilidad para su aplicación posterior.	Accesibilidad al transporte; Accesibilidad a la ubicación; distribución del ingreso; oferta y demanda del transporte.	Se propone el modelo SETI que simula un proceso de Interacción Espacial hacia el Transporte Económico.	Se cumple la hipótesis ante la relación bidireccional entre el espacio económico y del transporte a través de un enfoque crítico keynesiano, donde se concluye que es necesaria la participación del	Es un estudio interesante ya que muestra la investigación a partir de un enfoque keynesiano, lo cual inicia a partir de una perspectiva macro para incorporarlo al espacio. Para efectos de la investigación en cuestión, se vuelve interesante replicar este estudio con enfoques críticos captando la relación entre espacio y

	<p>sistemas de transporte, donde el primero afecta al transporte y los patrones de demanda; los sistemas de transporte juega un papel importante en la organización y economía espacial de un área afectando ubicación, niveles de producción y comercio.</p>			<p>distribución, oferta y demanda del transporte así como accesibilidad al mismo, entre otras.  <b>Dimensión espacial:</b> se refiere al área donde los efectos del proceso no pueden ser descuidados (referencia espacial a escala).  <b>Dimensión temporal:</b> está conectada a la velocidad de cambio del proceso SETI.</p>	<p>donde se hace énfasis en la demanda hacia el transporte público y el estudio inicial a nivel macro para retomarlo posteriorm ente a nivel “urbano”, y bien muestra el necesario gasto público para la infraestructura en el transporte evitando la reducción del mismo.</p>				<p>Estado para asuntos de infraestructura del transporte y con ello una correcta evaluación del mismo para poder justificar el Gasto Público que deberá otorgarse en un momento determinado para la incidencia del beneficio económico en mayor amplitud.</p>	<p>sistemas de transporte para la región norponiente del Estado de México tomando en cuenta cada una de las variables a través de un enfoque keynesiano.</p>	
<p>Shubin, S. (2010). “Where can a Gypsy stop? Rethinking mobility in Scotland”, in: <i>Antipode</i> No. 2 pp. 494-524.</p>	<p>¿Es posible conciliar la movilidad y la exclusión?   Hp. Existen determinadas carencias dentro de la movilidad que deben ser contempladas hacia una mejora dentro del funcionamiento de las prácticas móviles.</p>	<p>Abogar por cambiar de modo de pensar sobre el movimiento y tratamiento de la población a la movilidad en distintas ciudades.</p>	<p>Teórico</p>	<p><b>Movilidad:</b> a través de un enfoque social, advierte que es el paso de los individuos en un determinado lugar.  <b>Exclusión:</b> igualmente a través de un enfoque social, muestra la falta de participación de algunos segmentos sociales hacia las actividades sociales, económicas y culturales.</p>	<p>En este artículo no se muestra un enfoque teórico de ninguna manera, en aspcto sociológico ni económico, por lo que se considera vacío en este sentido.</p>	<p>El artículo está espacializado a través de la exclusión de gitanos dentro del territorio escocés, ya que no les permiten la movilidad y la autora presenta la necesidad de contemplar una mejora en el funcionamiento de las prácticas móviles donde se beneficie a toda la población.</p>	<p>Estudio centrado en economías regionales, Escocia.</p>	<p>No hay modelo.</p>	<p>Debido a que no existe un modelo de tipo espacial o estadístico, únicamente se muestra de forma teórica el tema sobre exclusión dentro de la movilidad urbana.</p>	<p>Al ser un artículo teórico, más allá de mostrar los resultados, se encuentra la necesidad de avanzar en cuestiones de accesibilidad y espacialidad en la movilidad para no amenazar a ningún grupo que desee acceder al mismo.</p>	<p>El artículo no muestra énfasis en la movilidad urbana como tal, sino más bien en un aspecto social como lo es la exclusión de un grupo de personas hacia el transporte. Por lo cual el artículo carece de sentido económico y no parece viable replicarlo para el caso de México, pues aunado a ello retoma al grupo de gitanos en la región escocesa, grupo que no existe en esta región de estudio.</p>

<p>Shaphores, J. &amp; Boarnet M. (2006). "Uncertainty and the timing of an urban congestion relief investment. The no-land case", in: <i>Journal of Urban Economics</i> No. 59 pp.189-208.</p>	<p>¿Qué sucede con la inversión de infraestructura para el transporte ante la incertidumbre de la población?</p> <p>Hp. La inversión en infraestructura del transporte es una cuestión esencial para el crecimiento económico.</p>	<p>Analizar el impacto de la incertidumbre de la población sobre el momento óptimo social de una inversión de alivio hacia la congestión urbana aunque requiera algún tiempo para ponerse en práctica.</p>	<p>Empírico</p>	<p><b>Infraestructura del transporte:</b> se retorna importante mediante el concepto de incertidumbre, ya que depende de la política de planeación hacia el transporte donde los agentes mostrarán su posición. <b>Congestión:</b> es una condición sobre el flujo vehicular que hará a los agentes tomar decisiones a base de incertidumbre sobre la infraestructura en el transporte.</p>	<p>El enfoque teórico presentado en este análisis demuestra la fijación de la teoría neoclásica, pues el modelo es basado en el análisis de costo-beneficio y la maximización del mismo. Así, retoma elementos de trabajos seminales de Solow que se ocupan de la congestión y envío de mercancías.</p>	<p>El artículo se encuentra espacializado a través de la conceptualización de Solow, donde existe una diudad mono céntrica lineal, con límites fijos los cuales están dados políticamente o de forma natural.</p>	<p>Economías regionales de tipo artificial contemplando una ciudad mono céntrica lineal con límites fijos.</p>	<p>Costo total del proyecto; coeficiente de congestión; tiempo necesario para ejecutar el proyecto; tasa de crecimiento de la población; flujo de ingresos individuales gastados en costos de transporte; área de la tierra consumida por residente de la ciudad.</p>	<p>En este artículo se utiliza un modelo de maximización a la utilidad por medio de costo-beneficio estándar. Bajo incertidumbre, se deriva un umbral óptimo para aliviar la congestión cuando la población urbana sigue un movimiento browniano geométrico.</p>	<p>Cuando la población urbana crece a un ritmo constante, se demuestra un equivalente costo-beneficio constante. Bajo incertidumbre, se deriva un umbral de población para invertir en alivio de la congestión. Por lo tanto, la incertidumbre tiene un ambiguo impacto dentro del estudio: el aumento de la incertidumbre aumenta los beneficios de alivio de la congestión y el flujo de costos de congestión retrasan el proyecto.</p>	<p>Debido a que nuestro análisis no presenta el objetivo de abordar un proyecto de infraestructura, es evidente que no será replicado para el caso de estudio, aunque bien, se retoman variables de estudio que pueden ayudar para buscar alternativas a la generación de indicadores.</p>
<p>Shiyu, Y. (2012). "Structure Analysis of logistics and transport information Platform Base don GPS/GIS", in: <i>Springer-Verlag Berlin Heidelberg</i>, No. 146 pp. 147-154.</p>	<p>¿Cuál es el papel del transporte dentro de la logística?</p> <p>Hp. El transporte es el portador principal de la función logística y su función primordial es transportar mercancías para el "uso eficiente del espacio".</p>	<p>A través de la tecnología GPS/GIS, proporcionar servicios de localización a la logística para la gestión eficiente del transporte e implementación del sistema.</p>	<p>Teórico</p>	<p><b>GPS:</b> (Global Positioning System) es un sistema de posicionamiento por satélite que constituye un ángulo de navegación utilizado principalmente para la logística del transporte al seguimiento y gestión así como la distribución. <b>GIS:</b> (Geographic</p>	<p>No menciona un enfoque teórico de tipo económico, sino que realiza énfasis en la explicación de la logística del transporte a través de herramientas como GIS y GPS.</p>	<p>Se menciona el papel del transporte dentro de un ámbito regional e intrarregional que jugará un papel determinante en los próximos años, espacializando así la discusión hacia la logística y planificación del transporte.</p>	<p>Se muestran datos del transporte para el caso de China, aunque bien, no realiza un estudio específico para este campo, ya que no muestra modelo alguno de referencia.</p>	<p>No hay modelo.</p>	<p>Debido a que no existe un modelo de tipo económico o similar, se muestra únicamente la explicación teórica sobre la logística del transporte así como los alcances que muestra GIS y GPS para este tipo de estudios.</p>	<p>Se muestra al transporte como la columna vertebral de los servicios logísticos, el cual debe contemplar criterios de rentabilidad y calidad a través de fuentes de gestión como lo son GPS y GIS para recopilar información, integrarla y la aplicación para un nuevo nivel.</p>	<p>Debido a que no existe un modelo para realizar la réplica, este artículo es de importancia para comprender el uso que se le da a este tipo de herramientas para el tema de transporte específicamente y contemplar los alcances que pueden obtenerse con el uso de los mismos. Aunque bien, debe tomarse en cuenta esta herramienta para realizar el estudio dentro de la movilidad urbana para el corredor nor-poniente.</p>

				Information System) cuenta con capacidad de análisis espacial basada en hardware y soporte de software mediante datos geográficos. <b>Transporte:</b> portador principal de la función de logística para transportar mercancías y lograr un desplazamiento o espacial.							
Slack B. (2013). <i>Transport planning</i> . En Rodrigue J.P., <i>The Geography of transport systems</i> (cap 9). New York-Routledge.	¿Cómo implementar una planificación eficiente del transporte?  Hipótesis: Si existe un conjunto de posibles opciones a través de nuevos enfoques a nivel estado o municipio, entonces se genera una mejor gestión del transporte.	Generar una política de transporte tradicional mejorando la accesibilidad, considerado con otras metas y la gestión de la demanda del transporte. Asimismo que esta planificación tenga el potencial de influir en elementos de bienestar y reconocer el papel de la participación ciudadana.	Teórico.	Aborda distintos tipos de conceptos como: <b>Demanda:</b> Desde un punto de vista hacia el transporte e identificando que ha crecido exponencialmente y se extiende la necesidad de mejora en la planificación. <b>Corto Plazo:</b> Pues el autor considera que las soluciones no se dan en el largo plazo, sino en el corto o mediano, pues en el futuro no se puede realizar una	El trabajo está centrado en la importancia de la demanda del transporte en el corto plazo generando políticas de corte keynesiano donde las instituciones deben intervenir a nivel estado o municipio para comprender una mejor gestión del transporte.	El artículo está centrado principalmente en abordar el problema de planificación del transporte mediante la provisión pública y financiación, o bien, en conjunto de sector público y privado, pero para tener un funcionamiento correcto, debe existir la preocupación principalmente del gobierno inferior a nivel estado o municipio. Debido a este hecho, la planificación del transporte está más desarrollada en el ámbito urbano, y es allí donde más se ha reunido.	Economías regionales dentro de diversos países como lo son Estados Unidos, Gran Bretaña, Londres y Alemania.	No hay modelos.	Únicamente revisa de manera teórica los problemas de transporte y hace referencia a posibles soluciones en el siguiente orden: <b>Objetivos</b> perseguidos, opciones, identificación de actores (instituciones), predicciones para el futuro inmediato y la elección de un curso de acción.	Se han abordado distintas soluciones para diversos países como Estados Unidos, Gran Bretaña, Londres y Alemania por medio de carriles prioritarios para autobuses y autos de alta ocupación, así como el fomento de horarios de trabajo alternativos pues la demanda se concentra en horas pico, uso de bicicleta, mejora de zonas peatonales y de horario para autobuses, asimismo la gestión de aparcamientos que han	Se puede abordar para el caso mexicano desde las soluciones que se plantean, ya que se observan los mismos problemas en cuanto al transporte urbano regional y la gestión del mismo. Si bien, agregaría al planteamiento una forma de soluciones para implementarse dentro de países en desarrollo, ya que la infraestructura suele cambiar y eso genera dificultades para la gestión.

				predicción eficiente.					generado en estos países la mejora en la gestión del transporte evaluando resultados en cuanto a beneficios y costos.		
Stephen, H. & Jonas, A. (2014). "Urban fiscal austerity, infrastructure provision and the struggle for regional transit in motor city", in: <i>Cambridge Journal of Regions, Economy and Society</i> No. 7 pp. 189-206.	¿Qué provocan las crisis fiscales urbanas en la actualidad y qué medidas deben contemplarse para el problema?  Hp. La austeridad mundial ha creado problemas fiscales para las ciudades centrales y suburbios por igual, lo que genera la transformación de soluciones regionales.	Examinar dentro de la ciudad de Detroit un nuevo acuerdo regional con los suburbios para aumentar la deuda hacia la infraestructura del transporte.	Teórico	<b>Crisis fiscal:</b> aunada al desarrollo de las ciudades centrales, la cual debe tener una correcta planificación para la transformación en materia de transporte y movilidad urbana. <b>Políticas urbanas:</b> Que deben llevarse a cabo en ciudades centrales y suburbios teniendo como objetivo el incremento en la deuda para el transporte e infraestructura del mismo. <b>Tránsito regional:</b> Se retoma la ciudad de Detroit, ya que funciona de manera distinta cada una de las ciudades y los suburbios.	Se muestra principalmente un enfoque crítico keynesiano a favor del incremento sobre la deuda para infraestructura en el transporte que en el corto y mediano plazo genera efectos positivos para la población y el incentivo hacia el crecimiento económico regional. Asimismo critica al modelo neoliberal a través de la crisis que está dada en la actualidad y la austeridad fiscal que presenta.	El problema se espacializa por medio de ciudades centrales, donde enfoca la importancia de generar infraestructura para el transporte principalmente, ya que si se interviene de esta manera, ofrecerá crecimiento de la misma forma hacia los suburbios.	Economías regionales: Ciudades centrales (Detroit) y suburbios (área metropolitana) de las mismas.	No hay modelos.	Se analiza únicamente a manera cartográfica la ciudad de Detroit y el área metropolitana para contemplar la deuda hacia el transporte urbano y los efectos que este generará.	El modelo neoliberal presenta austeridad fiscal en torno a la inversión en infraestructura del transporte. Concluye que una inversión de este tipo asegura el crecimiento regional y municipal por la relación existente entre el centro y regiones suburbanas. Finalmente, se reflexiona sobre la sostenibilidad a largo plazo de los acuerdos que puedan establecerse.	Para el caso de la zona nor-poniente en el Estado de México, es importante retomar este artículo tomando en cuenta el enfoque crítico y el papel que debe jugar el Estado en materia de inversión hacia la infraestructura del transporte público principalmente, y mediante la evaluación del mismo, establecer alternativas que justifiquen el contenido sobre este tipo de inversiones en el mediano y corto plazo.



<p>Syckes, P., McClure, C., Robichaud, M., Caraguel, Ch. &amp; Hammell L. (2012). "Economic evaluation of a stratified transport method for Atlantic halibut juveniles", in: <i>Aquacult Int</i>, No. 20 pp. 423-430.</p>	<p>¿Qué método es conveniente utilizar para la mejora de Sistemas de Transporte Estratificados?</p> <p>Hp. A través de un análisis costo-beneficio se determina la factibilidad económica de generar un STS y la evaluación de la inversión que genere beneficios dentro de la región.</p>	<p>Evaluar una modificación conveniente y de bajo costo creando un Sistema de Transporte Estratificado (STS).</p>	<p>Empírico</p>	<p><b>Análisis costo-beneficio:</b> desde un enfoque neoclásico, nos muestra este modelo para determinar la inversión en un sistema de transporte complejo y los beneficios del mismo.</p> <p><b>Valor neto actual:</b> permite calcular el valor presente de un determinado número de flujos, en este caso para la inversión en sistemas de transporte estratificados.</p> <p><b>Sistema de Transporte Estratificado:</b> se trata de infraestructura en un sistema de transporte complejo que ayude a la mejora del transporte y movilidad dentro de una región determinada.</p>	<p>Hablar de eficiencia económica del transporte nos muestra un panorama neoclásico a través del análisis costo beneficio de la inversión hacia un sistema de transporte que genere beneficios en un mediano o largo plazo para los habitantes de la región de estudio. Con lo anterior, se busca la minimización del riesgo y maximización de beneficios mediante un equilibrio óptimo.</p>	<p>El análisis está espacializado mediante la zona regional de Alaska y principalmente tomando en cuenta la importancia que tienen las actividades primarias y las diferencias con la estructura que enfrentan las demás actividades económicas.</p>	<p>Zona regional del Atlántico en Alaska.</p>	<p>Se calculan costos y beneficios del traslado hacia un punto fijo, así como la inversión pública y privada para configurarlo hacia el análisis económico y equilibrio óptimo. Las variables utilizadas son: tasa de descuento, costos de transporte, y las diferencias de las medias.</p>	<p>Se retoma un análisis de costo-beneficio estocástico para determinar la inversión en un STS para obtener la rentabilidad del mismo.</p>	<p>Dentro de los resultados y la aplicación del análisis costo-beneficio, se encontró que al evaluar la inversión se generó una relación media de beneficio-costo factible durante dos años y medio. Por lo que la aplicación de un STS es factible y económicamente eficiente para mejorar el transporte dentro de las zonas urbanas.</p>	<p>Se aborda a través del análisis costo-beneficio una evaluación hacia los Sistemas de Transporte Estratificado en un caso específico para el traslado de especies marítimas, sin embargo, el artículo puede estar enfocado hacia el transporte público estableciendo la evaluación mediante la inversión que pueda realizarse en un periodo determinado y así, contemplar los beneficios y riesgos a los que se enfrentará en el mediano plazo.</p>
<p>Takahashi, T. (2011). "Directional imbalance in transport prices and economic geography", in: <i>Journal of Urban Economics</i>, No. 69 pp. 92-102.</p>	<p>¿Cómo y por qué los precios de transporte se desequilibran con respecto a la dirección de envíos y cómo esto afecta a la geografía económica?</p>	<p>Identificar el desequilibrio entre los precios de transporte y los factores que influyen sobre la geografía económica a través de un modelo analítico solucionable por</p>	<p>Empírico</p>	<p><b>Patrón de distribución simétrica:</b> en el que un factor móvil se distribuye por igual en dos</p>	<p>El análisis está centrado a través de un modelo de equilibrio</p>	<p>El enfoque se espacializa a través de las direcciones de envío que representan un desequilibrio sustancial en materia de transporte, lo que</p>	<p>Se toman en cuenta regiones de Estados Unidos hacia el este de Europa, es decir, las direcciones de</p>	<p>Costos de comercio, costos de transporte, tasas de salario, cambios en los ingresos regionales,</p>	<p>El modelo utilizado es a través de equilibrio general y evaluación marginal, donde la suma del</p>	<p>El equilibrio del precio de transporte de servicios en una dirección particular es una función en forma</p>	<p>Los precios de transporte pueden ser tomados en cuenta como una variable de estudio para la investigación, por lo que este artículo muestra una herramienta en este</p>

	<p>Hp. El precio de transporte de equilibrio en una dirección particular es una función no decreciente del tamaño relativo de la embarcación de la región.</p>	Forslid y Ottaviano.		<p>regiones. Patrón de distribución núcleo-periferia: en la que el factor móvil se concentra en una región. <b>Desequilibrio direccional en los precios:</b> es aquel que afecta las condiciones para cada tipo de patrones de distribución estando soportados por un equilibrio estable.</p>	<p>general, evaluaciones marginales y contempla beneficios ante distancias entre regiones, por lo que se puede establecer un enfoque teórico de tipo ortodoxo.</p>	<p>determina la curva de demanda.</p>	<p>envío.</p>	<p>precios de importación, precios de exportación, índice de Precios al Consumidor.</p>	<p>precio de la demanda del frente de recorrido y de la parte posterior recorrida en un número determinado de ida y vuelta es igual al costo de viaje redondo. El costo total de una ida y vuelta se divide entre la parte delantera del recorrido y de acuerdo con los precios de la demanda. Por lo que en este modelo, la parte delantera del recorrido es inherentemente más caro que en el equilibrio.</p>	<p>de escalón no decreciente del tamaño relativo de la función de embarque. Si las dos regiones son suficientemente iguales en tamaño, las cantidades de envíos interregionales en ambas direcciones son iguales. Por lo que si son de distinto tamaño, se enfrentarán a un desequilibrio. Por último, la dirección de desequilibrio en los precios de transporte estabiliza el patrón simétrico.</p>	<p>sentido y para comprender el cambio dentro de los mismos. Tal vez no sea conveniente una réplica de manera uniforme, aunque pueden considerarse aspectos del artículo para la evaluación pertinente, únicamente para la región nor-poniente en el Estado de México, pues el autor nos muestra datos regionales, pero dados de país a país.</p>
<p>Tian, Q., Yang, H. &amp; Jun Huang, H. (2012). "Pareto efficient strategies for regulating public transit operations", in: <i>Public Transport review: Springer</i>, No.3 pp.199-212.</p>	<p>¿Qué beneficios se obtienen ante la regulación de autoridades locales al transporte público mediante la eficiencia de Pareto?</p> <p>Hp. A través de la regulación del transporte público mediante el análisis de eficiencia de Pareto y la regulación de autoridades locales, se disminuyen costos de congestión y aumenta la calidad del servicio.</p>	<p>Mostrar como las autoridades locales podrían regular eficientemente el transporte público que es operado por autoridades privadas.</p>	<p>Empírico</p>	<p><b>Regulación de tránsito:</b> dada la importancia de la misma por la congestión de tráfico generada en la actualidad, se retoma el papel preponderante que debe contemplar la autoridad local para esta regulación. <b>Pareto:</b> en este artículo se toma en cuenta la frontera de Pareto eficiente que destaca el papel de</p>	<p>Se torna el estudio a través de un enfoque ortodoxo tomando en cuenta el análisis de Pareto y con ello, términos destacados como la eficiencia dentro del transporte público, los beneficios obtenidos y fronteras de posibilidades que pueden darse dentro de</p>	<p>Se espacializa el análisis estableciendo una línea de transporte que conecta una zona residencial con el Distrito Central de negocios y así se toma en cuenta el espacio asumiendo que el tiempo en el viaje de la línea es constante.</p>	<p>En este artículo no se muestran regiones establecidas, simplemente se da el ejemplo para aplicar el modelo en distintos lugares y con ello, se abordan los términos y fórmulas para aplicarlo a un caso real, se considera un objeto de estudio artificial dadas las condiciones iniciales.</p>	<p>Frecuencia y tarifa del operador y la calidad del servicio del transporte se muestran como principales variables. De ahí, se analiza el número de pasajeros atendidos, tarifa de tránsito, frecuencia de autobuses dentro de la ruta.</p>	<p>Se toma en este caso, el modelo de eficiencia de Pareto, el cual permite derivar tres tipos de regulación para el transporte público como estrategias, retorno de la producción y el control de la cantidad el cual puede mantener el funcionamiento del sistema de tránsito a lo largo de la frontera de Pareto. Además, el artículo establece en materia de reglamentación una nueva</p>	<p>Por un lado, la regulación de precios puede captar más demanda efectivamente, la empresa privada será ineficiente ya que considera mantener los costos bajos. Por otra parte, si se maneja una regulación a partir de Pareto y autoridades locales, parece ser más atractivo para disminuir costos de congestión, aumentar la calidad del servicio y otorgar mayor confiabilidad al</p>	<p>Se muestra un análisis interesante sobre el sector público y privado dentro del transporte público, lo cual establece una evaluación adecuada para el objetivo de estudio, aunque bien, debe tomarse en cuenta que está dado a través de un enfoque ortodoxo lo que genera un obstáculo para tomar en cuenta la réplica del mismo. Sin embargo, las variables de estudio pueden determinarse mediante datos otorgados por la Secretaría de Transporte y otras más en la Dirección de rutas de transporte.</p>

				<p>autoridades locales para intervenir a la regulación de transporte público a través de este análisis.</p> <p><b>Congestión:</b> en este caso, se torna a través del papel del transporte público eficiente para disminuir los problemas de congestión de tránsito urbana.</p>	este contexto de estudio.				<p>demanda de frecuencia óptima extendido a través del principio de raíz cuadrada dentro del efecto Mohring.</p>	<p>usuario a diferencia de empresas privadas.</p>	
<p>Townroe, P. &amp; Dabinett G. (2007). "The evaluation of public transport investments within cities", in: <i>The Annals of Regional Science</i>, No. 29 pp. 175-188.</p>	<p>¿Cuál es la intención del sector público al establecer inversión al transporte?</p> <p>Hp. Las inversiones en el transporte se llevan a cabo por el sector público para producir un beneficio social neto para la economía y la sociedad.</p>	<p>Plantear la evaluación para la conveniencia de proceder con inversiones en el transporte en el contexto de escasos recursos públicos.</p>	Teórico	<p><b>Inversión en transporte:</b> acordado a través del sector público para retornar beneficios propios en cierto periodo de tiempo.</p> <p><b>Sector público:</b> importancia de este para contemplar la inversión del transporte y las repercusiones que se obtienen.</p> <p><b>Beneficios:</b> más allá de generar para la sociedad y la economía, en este apartado el sector público busca establecer</p>	<p>Se toma una perspectiva de tipo neoclásico, pues muestra énfasis en el rechazo a los enfoques críticos que muestran un comportamiento de ataque hacia el gobierno por no llevar a cabo políticas de planificación urbana en materia de transporte.</p>	<p>Para este caso, se toma en cuenta el desarrollo interurbano y luego intraurbano, de esta manera se muestra la espacialización dentro de la ciudad y de la planificación que debe ser medida para distintas regiones a través de la evaluación pertinente.</p>	<p>Economías regionales para el caso Sur de Yorkshire Supertram.</p>	No hay modelo.	<p>Se da un análisis de costo-beneficio para establecer la evaluación social, financiera y económica que conlleva resultados distintos para cada objeto de estudio, aunque no muestra la aplicación del modelo, simplemente el enfoque de tipo teórico. Este proporciona esquemas entre una carretera y otra, entre periodos de tiempo y entre inversiones y gastos del sector público a través del endeudamiento.</p>	<p>Las inversiones en materia de transporte se han justificado principalmente por un acto de fe y no por razones planificadas y previsión de rentabilidad. Así menciona que no es papel únicamente del gobierno establecer un criterio de inversión porque se vuelve el punto más complejo de evaluación e investigación.</p>	<p>Dado el enfoque de tipo ortodoxo y con ello, el artículo únicamente teórico y contemplando que en los resultados el sector público busca beneficios propios, no muestra un objeto de estudio como el que se está buscando para el análisis de investigación.</p>

				beneficios propios y se vuelve innecesaria la participación del mismo en materia de transporte.							
Tsekeris, T. & Vob, S. (2009). "Design and evaluation of road pricing: state of the art and methodological advances", in: <i>Netnomics</i> , No. 10 pp.5-52.	¿Cuáles son las estrategias de precios y capacidad óptima mediante la evaluación integrada para el transporte público y la infraestructura en carreteras?	Mostrar avances metodológicos en el diseño y evaluación en carreteras, así como un esquema de precios.	Empírico-teórico	<p><b>Redes de transporte:</b> se analiza para el transporte de agentes y su comportamiento de un lugar a otro, ya sea desde zonas rurales a centros urbanos o bien, de regiones similares.</p> <p><b>Capacidad de inversión:</b> ya sea de tipo pública o privada para la infraestructura en carreteras y transporte público principalmente, e, debe acordar la aplicación de prácticas para la mejora del rendimiento del mismo.</p> <p><b>Tarificación vial:</b> considerado como concepto económico con respecto a dirigir cargos aplicados por el uso de carreteras.</p>	A través de un enfoque neoclásico, se abordan dos paradigmas para la fijación de precios dentro de la tarificación vial; primero, la fijación de precios de los agentes congestionados principalmente en las redes urbanas, cerrando la brecha entre el costo marginal y externalidades negativas. Y segundo, la fijación de precios para los agentes descongestionados definiendo los beneficios máximos y el costo marginal	Se espacializa el artículo analizando de forma separada cada una de las regiones de estudio, a partir de países en desarrollo, regiones europeas y otras más en la parte asiática donde cada una muestra características particulares y muestran resultados diferentes.	Se incluyen diversas regiones europeas, zonas rurales, capitales asiáticos, Bangkok, Japón y países en desarrollo en el sudeste de Asia, África y América Central.	Tasa de congestión, peajes, carriles de peajes, costos ambientales, por lo cual, con el análisis de estas variables se muestra como objetivo: la gestión de demanda de viajes y congestión, aumento de ingresos para la inversión en transporte así como la combinación de ingresos.	Se muestran principalmente los avances metodológicos a partir de diversos ejemplos de modelos para la fijación de precios en la tarificación vial: análisis state off, óptimo de Pareto, análisis costo-beneficio, así como paradigmas computacionales de modelos basados en agentes para permitir la captura de aspectos psicológicos y de conducta para evaluar la eficiencia, generación de ingresos, así como aceptabilidad de la tarificación en distintas regiones	Los objetivos del transporte actual y de política fiscal requieren el diseño a fondo de esquemas de precios para el uso eficiente de carreteras y transporte requiriendo una base teórica y aplicación práctica a través de la evaluación de diversos factores como gestión de redes disponibles, aparcamiento, accesibilidad, costos marginales de uso de carretera y mecanismos de ajuste dinámico con el fin de mejorar el rendimiento y aceptación de estos esquemas.	Se puede establecer este artículo a través de un enfoque de tipo ortodoxo, ya que la mayoría de la metodología mostrada en este apartado muestra la preferencia del mismo. Aunque no se busque precisamente para su réplica, deja una clara evidencia sobre las herramientas metodológicas que pueden utilizarse para la aplicación de un análisis espacial y principalmente para el tema de transporte y tarificación vial que centra como un concepto de tipo económico principalmente y valdría la pena partir de ahí para el análisis de investigación y evaluación del transporte público.

				<p><b>Evaluación de esquemas de precios:</b> abordados desde distintas metodologías principalmente para evaluar los beneficios y costos principalmente en la congestión del tráfico.</p>	sobre el servicio.						
<p>Weisbrod, G. &amp; Reno, A. (2009). <i>Economic impact of public transportation investment</i>. Transit Cooperative Research Program (TCRP) Project J-11 by Economic Development Research Group and Cambridge Systematics.</p>	<p>¿Cómo la inversión en transporte público afecta la economía en términos de empleo, salarios y renta de empresas?</p> <p>Hp. Proporcionar una mejora dentro de los servicios de transporte permite dar forma a políticas de uso de suelo, generar puestos de trabajo y permitir el crecimiento económico.</p>	<p>Determinar el impacto económico que contempla la inversión dentro del transporte público.</p>	<p>Empírico-Teórico</p>	<p><b>Inversión:</b> determinada al transporte público, debe ser fundamental para incentivar el desarrollo económico regional.</p> <p><b>Transporte Público:</b> servicio fundamental para el traslado de agentes entre regiones que beneficia a las actividades diarias.</p> <p><b>Beneficios:</b> el efecto de invertir en transporte público genera puestos de trabajo, incentivo a la manufactura así como actividades de operación que muestran eficiencia e impactos al</p>	<p>Se toman en cuenta los beneficios, costos y niveles óptimos de inversión para el transporte público, haciendo así énfasis en un enfoque ortodoxo que plantea la necesidad de inversión en transporte público para implementar empleo, salarios y permitir crecimiento económico.</p>	<p>El análisis se espacializa en medida de países, donde se retoma el impacto de la inversión hacia el PIB, lo que genera diferencias dentro de los países dependiendo el desarrollo y la inversión planteada para este tema.</p>	<p>A través de una economía nacional, en este caso EUA, ilustra la magnitud de la inversión dada en el transporte público.</p>	<p>Tiempos de viaje, costos de viaje, número de personas que utilizan el transporte público, inversión realizada al transporte anualmente y los viajes por ruta.</p>	<p>No se muestra la aplicación del modelo, simplemente una perspectiva a 20 años tomando en cuenta la inversión al transporte público a través del potencial de impacto económico a largo plazo.</p>	<p>Los principales resultados se centran de la siguiente manera: primero, que el efecto de gastar dinero en transporte genera puestos de trabajo inmediatos, así como el apoyo a la manufactura, la construcción y el transporte público en las actividades de operación; segundo, que los efectos de largo plazo de las inversiones en el transporte público permiten variedad dentro de la eficiencia económica e impactos al desarrollo de la productividad como consecuencia en tiempos de viaje, costos y factores de acceso; finalmente, se</p>	<p>Se puede tomar en cuenta este artículo para identificar la importancia dentro del corredor norponiente sobre la inversión en transporte público, y con ello, enfocar el camino de la investigación hacia los resultados benéficos que concentraría este análisis mediante la evaluación de la inversión hacia el transporte público, es decir, el impacto que esto pudiera generar. La Secretaría de Comunicaciones y Transportes contempla un ejercicio para establecer los tiempos de transporte y rutas entre ciudad y ciudad, lo que ayuda a medir el tiempo de transporte, mientras que los viajes diarios por ruta tendrán que ser medidos de manera específica.</p>

				desarrollo de la productividad.						genera la importancia de crear políticas económicas para la inversión en el transporte público.	
Wright S., Nelson J.D., Cooper J. & Murphy S. (2009). "An evaluation of the transport employment (T2E) scheme in Highland Scotland using social return on investment", in: <i>Journal of transport Geography</i> , No. 17 pp. 457-567.	¿Cómo impacta el transporte público sobre el acceso al empleo desde una perspectiva socio-económica?  Hp. Si se aplica un modelo de retorno social de la inversión al transporte público a nivel local, se obtendrán beneficios para compensar la inversión y un clima de transporte público favorable.	Que a través de la evaluación social y económica al transporte para el empleo y un servicio del mismo compartido coordinado que contempla acceso al lugar de trabajo, cuidado de niños y formación (T2E) a través de un análisis de retorno de la inversión (SROI), se encontrarán beneficios para el regreso de la inversión y la satisfacción de necesidades. La posibilidad que genera el transporte para acceder al empleo.	Empírico	<b>Pobreza de transporte:</b> establece principalmente en las regiones en proceso de desarrollo o en las zonas rurales, una pobreza dentro del transporte público principalmente que deben ser contempladas. <b>T2E:</b> Es un transporte para el empleo de servicios dentro de zonas rurales o marginadas que establecen beneficios para la Población Económicamente Activa. Aborda las deficiencias dentro del transporte a través de la evaluación, así como <b>SROI análisis:</b> Se desarrolla a partir del análisis costo beneficio a	Se aborda el problema a través de un enfoque donde existen barreras para el acceso al trabajo en centros urbanos, abordando de manera crítica las deficiencias del transporte, contribuyendo a la innovación dentro de los procesos mismos, todo lo anterior observado a partir del análisis costo-beneficio en un enfoque neoclásico.	Se aborda la espacialización por medio de regiones rurales principalmente, las cuales cuentan con un acceso restringido a las principales actividades económicas, centros industriales y a la información.	Economías regionales: se toma específicamente la región del sur de Escocia (rural).	Número de empleados por región; porcentaje de desempleo a partir de la Población Económicamente Activa; distancias de rutas recorridas; total de usuarios por ruta; subsidios contemplados al transporte.	Se utiliza un modelo llamado SROI que muestra el retorno social de la inversión que se realiza por transporte público y hacia centros de trabajo.	Las opciones al transporte en esta región son limitadas y no se encontraron beneficios de acuerdo al estudio realizado debido a la baja densidad de población y las comunidades dispersas lo que ocasiona que este modelo no funcione adecuadamente para la región de estudio.	Para el caso de la investigación, no se puede generar necesariamente una réplica, ya que la región no funciona necesariamente como zona rural y con ello se alteran los datos iniciando por la densidad de población, aunque bien, pueden tomarse algunos de los datos como son el porcentaje de desempleo otorgado por INEGI así como la Población Económicamente Activa; mientras que se pueden realizar estimaciones de usuarios por ruta.

				<p> finales de 1990. Se aborda el valor económico de las prestaciones sociales mediante la traducción de objetivos sociales medidas desde el beneficio financiero.</p>							
<p>Yang, J. &amp; Ferreira, J. (2009). "Informing the public of transportation-land use connections", in: <i>Tranportation research</i>, No. 17 pp. 27-37.</p>	<p>Hp. Existe un vacío de información relevante en cuanto a la ordenación de uso de suelo y transporte regional.</p>	<p>Mostrar como los planificadores locales pueden beneficiarse de un enfoque de información uso de suelo y transporte hacia el crecimiento de la ciudad, accesibilidad y planificación.</p>	<p>Empírico</p>	<p><b>Tecnologías geoespaciales de código abierto:</b> son utilizadas para mejorar la accesibilidad a la cantidad de información necesaria para la toma de decisiones en un ámbito regional.</p> <p><b>Barrera de información:</b> esta conduce a la equivocada toma de decisión de los agentes, ya que debe existir accesibilidad a la información en transporte utilizadas por las empresas metropolitanas.</p> <p><b>GIS:</b> ha permitido la aplicación de modelos de</p>	<p>Es un enfoque crítico que se basa en la información imperfecta de los agentes, ya que si estos tuvieran mejor acceso a la misma, se mejoraría la oferta de información teniendo una mejora dentro de los resultados de planificación en materia de transporte, siendo cada vez más abierto y participativo para la toma de decisiones y políticas</p>	<p>Se muestra espacializado el problema ante las diferencias de información en cada región debido a sus particularidades, pues bien, no puede ser generalizada, ya que los "makers policy" deberán contar con distintas herramientas específicas para cada una de las regiones.</p>	<p>Economías regionales: principalmente ciudad de Boston y zonas metropolitanas de Estados Unidos.</p>	<p>Municipios dentro de la región metropolitana, Población Económicamente Activa en cada municipio, tasa de crecimiento del empleo metropolitano, construcción de indicadores trabajo-casa así como la densidad de población dentro de las zonas urbanas y personas que utilizan el transporte público y privado.</p>	<p>El tema de investigación se estructura a través de tecnologías geoespaciales de código abierto basados en la web que se utilizan para mejorar la cantidad de información necesaria. También se utilizan grandes conjuntos de datos con herramientas como GIS utilizadas en las distintas etapas de la información y ciclo de planificación.</p>	<p>Es necesario reducir barreras de información en la toma de decisiones para un crecimiento limpio dentro de las zonas metropolitanas. Este enfoque sugiere la posibilidad de cumplir con los desafíos de la información en el transporte y ordenamiento territorial. En los ejemplos empíricos, se mostró que esta información puede ser desarrollada con la ayuda de la información adecuada accesible en un formato deseable, que al combinarla se puede tomar una mejor postura ante la toma de decisiones.</p>	<p>La importancia de la información de transporte debe ser indispensable para aquellos usuarios no sólo del transporte público, sino también privado, ya que esta fomentará el uso del mismo y de manera adecuada</p>

				transporte y análisis de datos, facilita la participación pública en la planificación y transporte.	públicas de planeación regional.						
Yim K., Wong s., Chen A., Wong C. & Lam W. (2011). "A reliability-based land use and transportation optimization model", in: <i>Transportation research</i> , No. 19 pp. 351-362.	¿Qué papel juega el transporte hacia la fiabilidad del uso del suelo?  Hp. Dado un conjunto de presupuestos para los proyectos residenciales y de empleo, así como la mejora de red de transporte, existe un problema sobre la asignación de los recursos.	Demostrar la mejora de la red de transporte con un conjunto de presupuestos para proyectos residenciales y de empleo mediante un modelo numérico de límite central.	Empírico	<b>Uso de suelo:</b> en conjunto con el uso de suelo y transporte como temas claves para el transporte sostenible para formular estrategias eficientes. <b>Transporte:</b> considerado como un conjunto de orígenes y un conjunto de destinos.	Se basa el supuesto en el equilibrio de usuarios suponiendo la demanda real de origen-destino basado en el largo plazo y en el costo del viaje. Determinan un enfoque neoclásico para el principal objetivo: la maximización de beneficios.	Se espacializa el análisis a través de nodos de redes de transporte y centros de trabajo económicos para el empleo de los agentes. Determina así, zonas con particularidades y comportamientos distintos.	Economías artificiales, ya que sólo se muestran las ecuaciones del modelo.	Se construye un índice de fiabilidad del transporte que representa la probabilidad de que todos los eslabones de la red están dentro de las capacidades respectivas.	En este artículo se analiza el problema a través del teorema del límite central, donde la probabilidad de que el volumen del tráfico no exceda la capacidad del enlace puede ser estimado, calculando un índice de fiabilidad de la red de transporte. Con este modelo se analiza un programa de dos niveles en el que el programa de nivel superior maximiza la red de índice de fiabilidad con respecto a asignaciones de red y empleo, mientras que el nivel inferior es la distribución combinada y el modelo de asignación de funciones de costo en el largo plazo.	Se mostraron ecuaciones mediante el teorema del límite central para determinar la forma residencial óptima, tomando en cuenta asignaciones de empleo y mejoras en la incertidumbre de la demanda, concluyendo que la probabilidad de tráfico no exceda la capacidad del enlace se puede estimar para calcular el índice de fiabilidad de la red. Este considera la variación del tipo de flujo de tráfico en la determinación de asignación óptima de recursos limitados para maximizar la fiabilidad.	Los autores presentan una forma para la fiabilidad del transporte a través del uso de suelo mediante un proceso bastante complejo y a pesar de ello, no presenta datos reales, únicamente el planteamiento de ecuaciones y con ello concluyen probabilidades. Es por ello, que se considera de poca utilidad este artículo para la réplica empírica, si bien los aspectos teóricos son fundamentales y evidentes para tomar en cuenta, la parte metodológica no funciona para nuestro objeto de estudio.