

UACM

Universidad Autónoma
de la Ciudad de México

Nada humano me es ajeno

COLEGIO DE HUMANIDADES Y CIENCIAS SOCIALES

LICENCIATURA EN CIENCIA POLÍTICA Y ADMINISTRACIÓN URBANA

CONSECUENCIAS SOCIALES EN LA LÍNEA 12 DEL METRO

TRABAJO RECEPCIONAL

QUE PARA OBTENER EL TÍTULO DE:

LICENCIADA EN CIENCIA POLÍTICA Y ADMINISTRACIÓN URBANA

PRESENTA:

ANDREA GUADALUPE CRUZ RAMOS

DIRECTOR:

MTRO. CARLOS EDUARDO ARRIAGA TÉLLEZ

CIUDAD DE MÉXICO, MARZO DE 2019

SISTEMA BIBLIOTECARIO DE INFORMACIÓN Y DOCUMENTACIÓN



UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE LA CIUDAD DE MÉXICO COORDINACIÓN ACADÉMICA

RESTRICCIONES DE USO PARA LAS TESIS DIGITALES

DERECHOS RESERVADOS ©

La presente obra y cada uno de sus elementos está protegido por la Ley Federal del Derecho de Autor; por la Ley de la Universidad Autónoma de la Ciudad de México, así como lo dispuesto por el Estatuto General Orgánico de la Universidad Autónoma de la Ciudad de México; del mismo modo por lo establecido en el Acuerdo por el cual se aprueba la Norma mediante la que se Modifican, Adicionan y Derogan Diversas Disposiciones del Estatuto Orgánico de la Universidad de la Ciudad de México, aprobado por el Consejo de Gobierno el 29 de enero de 2002, con el objeto de definir las atribuciones de las diferentes unidades que forman la estructura de la Universidad Autónoma de la Ciudad de México como organismo público autónomo y lo establecido en el Reglamento de Titulación de la Universidad Autónoma de la Ciudad de México.

Por lo que el uso de su contenido, así como cada una de las partes que lo integran y que están bajo la tutela de la Ley Federal de Derecho de Autor, obliga a quien haga uso de la presente obra a considerar que solo lo realizará si es para fines educativos, académicos, de investigación o informativos y se compromete a citar esta fuente, así como a su autor ó autores. Por lo tanto, queda prohibida su reproducción total o parcial y cualquier uso diferente a los ya mencionados, los cuales serán reclamados por el titular de los derechos y sancionados conforme a la legislación aplicable.

Agradecimientos

Mi primer agradecimiento lo dedico principalmente a Dios, por ser el inspirador y darme la fuerza para continuar en este proceso de obtener un de mis grades anhelos más deseado de mi corazón.

También a mis padres, por su gran amor, trabajo y sacarificaciones en todos estos años, gracias a ustedes he podido lograr llegar aquí y poderme convertir en lo que soy. Ha sido un gran orgullo y privilegio de ser su hija, para mí siempre serán los mejores padres que dios me pudo haber dado en esta vida.

A mis hermanos por este gran apoyo que siempre me han brindado, y acompañándome en todo el camino que es trascurrido de la vida.

A mi director Carlos Eduardo Arriaga Téllez que siempre me ayudo a mejorar mis conocimientos con sabios consejos. Gracias profesor por su tiempo dedicado al presente trabajo.

Atados mis compañeros de la Universidad y personas que me han apoyado y han hecho que el trabajo se realice con todo el éxito en especiales a aquellos que me pudieron brindar ese gran apoyo y confianza para poder terminar una gran meta.

Y a la Universidad Autónoma de la Ciudad de México por darme la oportunidad de estudiar en su institución y formarme académicamente.

INDICE GENERAL

INTRODUCCIÓN	5 PAG
CAPÍTULO I HISTORIA DEL METRO	11 PAG
❖ 1.1 INTRODUCCIÓN	12 PAG
❖ 1.2 EL METRO HACE HISTORIA	13PAG
❖ 1.3 EL SISTEMA DE TRANSPORTE COLECTIVO (METRO)	21 PAG
❖ 1.4 LA ADMINTRACION PÚBLICA	23 PAG
❖ 1.5 ACTORES ECONOMICOS, POLITICOS, SOCIALES	25 PAG
❖ 1.7 LA CONSTRUCCIÓN DE LA LÍNEA 12 DEL METRO DE LA CDMX BUSCÓ COMO OBJETIVO	28 PAG
CAPÍTULO II. ENTREVISTAS DE CAMPO	30 PAG
2.1 ENTREVISTAS CON LOS USUARIOS	33 PAG
2.2. ENTREVISTAS COMERCIANTES	34 PAG
2.3 ENTREVISTAS A TRABAJADORES DE LA ESTACIÓN EJE 10 DE LA LÍNEA 12	44 PAG
CAPÍTULO 3	
3.1 EQUIPO, TRASLADO Y EFICIENCIA DEL STC	49 PAG
3.2 MUESTREÓ DE TIEMPO Y TRASLADO	50 PAG
3.3 LAS PROMESAS INCUMPLIDAS	57 PAG
CONCLUSIONES	58 PAG

INTRODUCCION

Mi vida académica se ha desarrollado en una situación en mi forma de transportarme en un constante caos vial. Podría decirse que son pretextos, sin embargo, transportarme de mi vivienda a mi centro escolar, desgraciadamente, depende del buen funcionamiento del transporte público, para que me rinda el tiempo y tenga un buen desarrollo académico. La razón del porque es que, en este lapso caótico de transporte, el estrés y la tardanza bajan mi rendimiento por el desgaste mental que este provoca.

Aquí el interés de investigar qué; en el área Metropolitana de la Ciudad de México se han explorado diversas formas en cuanto a la organización para dar soluciones al problema de Movilidad ciudadana y de transporte, aunque las soluciones adoptadas con mayor compromiso han sido la ampliación de avenidas y vías principales, así como la construcción de segundos pisos en vialidades metropolitanas. Medidas que, hasta ahora no satisfacen las necesidades de transporte de los habitantes de la capital del país.

Debido al tamaño del Área Metropolitana de la Ciudad de México y a la dispersión de su población, la demanda de rutas de transporte no sólo ha crecido en número, sino en distancia y complejidad. Tomando en cuenta que cada día quedan más lejos los servicios, vivienda, educación, cultura, salud, etc. así como los centros de oferta de trabajo. Actualmente la situación en la CDMX presenta en general un rápido aumento en el uso del automóvil y una insuficiencia en la calidad del transporte público (Baños; 2014, 13).

Esto genera la necesidad de contar con trasportes que permitan dichos viajes en el menor tiempo posible y a los comerciantes tener más ingresos. Lo más evidente quizá es el ahorro en el tiempo de traslado. Así que debido a las necesidades los usuarios queremos más trasporte urbano debido a que somos más los usuarios en esta capital.

El Sistema Colectivo de Transporte forma parte del Programa de “inversión pública” más grande del país de los últimos años y una de las mayores iniciativas fue la construcción de la nueva línea del Metro en la ciudad de México, la Línea 12 para conmemorar el Bicentenario de la Independencia de México, la cual lleva por nombre “Dorada” y así darle solución al problema de transporte de la zona oriente.

La construcción de la Línea 12 del Sistema de Transporte Colectivo (STC) de la CDMX tuvo como objetivo principal brindar un servicio de transporte masivo de pasajeros en forma segura, económica, rápida y sustentable a la población. El trazo se ubica en las delegaciones de Tláhuac, Iztapalapa, Coyoacán y Benito Juárez. Su construcción inició el día 3 de Julio del 2008 y concluye el día 30 de abril del 2011. Para la segunda etapa se considera de Atlalilco a Mixcoac y fue terminada el día 30 de abril del 2012.

La Ciudad de México atraviesa por una grave crisis de movilidad, por ello en la Zona Oriente se planteó la construcción de la Línea 12 con el objetivo de reducir el trayecto a 45 minutos, de Tláhuac a la zona céntrica de la ciudad. Pero las deficiencias que tuvo y mostró al poco tiempo de ser inaugurada no llenaron las expectativas y ahora tiene que hacer un recorrido de dos horas cuando. Esta pérdida de tiempo les causa fuertes problemáticas a los usuarios tanto privadas como laborales.

En el año de 2013 se hacen públicas irregularidades en el manejo de la construcción de la Línea 12 del metro, donde se adjudicaron directamente vagones a la empresa CAF, también en la construcción, pues se realizaron curvas fuera de norma poniendo en riesgo a la población de la Ciudad de México (Proceso/ 2014/ 5).

El servicio de la Línea Dorada fue suspendió en 12 de sus estaciones por problemas de construcción durante seis meses o hasta que se realizaran los estudios, correcciones y mantenimiento necesarios para resguardar la seguridad de los usuarios. De ahí surge mi interés por el tema, como medio para el

acercamiento a la situación inicie por entrevistar a personas afectadas por el cierre, que tengan una percepción general de la situación y me permitieran entender la problemática generada por la suspensión del servicio. Dando forma a la pregunta que conduce esta investigación: ¿Cuáles son las causas por las que la Línea 12 del metro no resuelve la problemática de transporte para la zona oriente de la CDMX y cuáles son sus consecuencias sociales?

De la pregunta anterior surge el objetivo de la presente investigación: Analizar las causas por las que la Línea 12 del metro no resuelve la problemática de transporte para la zona oriente de la CDMX y que consecuencias sociales genera.

Es importante resaltar que por el cierre parcial de la línea 12, la población ha tenido que recurrir al transporte de superficie en avenida Tláhuac, lo que ha generado embotellamientos viales en la misma. Esto ha dificultando los viajes en automóvil y transporte público. Incluso se ha reportado que se ha triplicado el tiempo de traslado en que los usuarios han esperado hasta 40 minutos para tomar los autobuses.

Para resolver el objetivo general, surgen los siguientes objetivos específicos: Buscar cubrir el presente estudio enumerando los siguientes aspectos:

1. Desglosar los motivos específicos por lo que los que los usuarios utilizan la línea 12 del metro.
2. Identificar las problemáticas que observan los usuarios con respecto al funcionamiento de la Línea 12 y sus instalaciones.
3. Medir el tiempo de transportación de los usuarios, y el desembolso de recursos del usuario de la Línea 12, y su comparación con el servicio que brindan las otras 11 Líneas del STC

La implementación de un sistema de transporte busca mejorar la movilidad. Considerando su repercusión social, laboral, económica, de tráfico, contaminación, y baja productividad de los afectados. Toda esta problemática social resulta incuantificable para la ciudad, pero sus consecuencias se manifiestan en la sociedad.

El desarrollo de la presente investigación significó la aplicación de entrevistas a distintos actores afectados por el cierre parcial de la Línea 12, acercarme a la problemática que atravesaban. Para la interpretación de la información obtenida nos respaldamos en la información bibliografía que explica la lógica del transporte en la CDMX, con apoyo, también de boletines institucionales, periódicos y documentos en línea. Posteriormente fue cuantificada la información obtenida y se presenta a través de gráficas para su comparación.

Finalmente, su presentación responde a la siguiente estructura:

En mi primer capítulo hablaré sobre la historia del metro y la Línea 12, en el segundo capítulo daré a conocer las entrevistas que realice a usuarios, comerciantes y trabajadores de la línea y en el tercer capítulo lo referente al Sistema administrativo y funcionalidad del servicio operativo entre estaciones.

Es innegable la importancia que tiene la transportación colectiva en las grandes aglomeraciones urbanas y particularmente en aquellas que como la Ciudad de México plantean enormes deficiencias en su tejido metropolitano, mismo que ha sido el producto de un desarrollo no planificado. El hecho de que sólo se atiende una parte importante de viajes, pero proporcionalmente menores, nos lleva a pensar que las políticas en este transporte siguen dejando de lado una cantidad importante de variables a atender y esto fomenta que se reproduzcan.

Las personas deben trasladarse en vehículos de baja capacidad con precarias formas de organización, además en una infraestructura vial, escasa, desarticulada y problemática, lo cual es de gran importancia por las implicaciones

económicas, sociales y ambientales que este medio de transporte tiene en el funcionamiento de la ciudad y en la movilidad de la población (Navarro; 1956: 11).

Por lo tanto, hay que poner especial atención para que una obra como lo es la Línea 12 del metro sea aprovechada por el mayor número de personas debido a su importancia y el gasto que se está invirtiendo en esta colosal obra, ya que si no es así los beneficios en la disminución de tiempos de traslado que este nuevo proyecto puede llegar a brindar a los viajes de mayores distancias, se pueden ver reducidos dada la necesidad de transbordo hacia otros medios de transporte. Por la sobreoferta que existe en este modo de transporte, es importante construir con base a estudios previos una Línea de Metro que logre satisfacer la totalidad de la demanda poblacional, para así poder justificar una obra de esta magnitud, ya que de esta forma será funcional y beneficiará a muchas personas que a diariamente darán uso a la línea.

De esta manera mi capítulo uno es la historia de cómo se fue conformando la reglamentación del Distrito federal, hoy Ciudad de México, y la parte central de mi trabajo; la historia del Sistema de Transporte Colectivo Metro, mencionando fechas y personajes de relevancia en la conformación de su historia.

Igualmente mencioné el sistema organizacional de este medio de transporte, y el cómo interviene en la Administración pública.

En el segundo capítulo describí los resultados de la labor que desarrollé de realizar entrevistas de campo a personas involucradas de alguna u otra manera en la problemática que causó el cierre de varias estaciones de la Línea 12 o Línea Dorada (usuarios, empleados del STC y de seguridad, así como vendedores ambulantes. Estas entrevistas darán una idea a los lectores de mi trabajo del cómo les afecto, pues ellos son quien realmente tienen la mejor opinión pues son los afectados.

El tercer capítulo muestra el desarrollo de mi investigación en cuanto al tiempo de traslado línea por línea, su número de estaciones, su color que las identifica. Esto con la intención de demostrar o hacer notar que pese a los problemas que puedan surgir en cualquiera de las líneas que ofrece el servicio, es un medio de transporte eficaz, barato, y por decirlo así; el de mayor importancia y demanda de los capitalinos. Aunque claro, debo hacer mención de los compromisos políticos que el gobierno encabezado por la administración perredista de ese momento hizo a los usuarios, los cuales cumplió sólo en parte.

Finalmente, mis conclusiones son que el transporte en la CDMX en su mayoría es ineficiente, y que si no existiera el STC sería un completo caos. El transporte en cualquier urbe del mundo debe ser eficaz, ya que la movilidad significa recursos económicos, tanto para las empresas públicas como privadas, así como para la gente de a pie que necesita transportarse a sus centros de trabajo para obtener ingresos y hacer el consumo que el mercado oferta.

En cuanto a la Línea 12, debo decir que, al ser una obra titánica se esperaba mucho de ella, pero falló muy rápidamente. El gobierno perredista no pudo igualar en eficacia el funcionamiento de una sola línea de servicio construida a marchas forzadas durante su gobierno, el cual acrecentó la deuda pública además de muchas irregularidades en cuanto a la adquisición de los terrenos donde se construyó, con las 11 líneas anteriormente construidas con un gobierno diferente.

Pienso que sería necesario pensar y dedicar esfuerzos hacia el objetivo de brindar el servicio más eficiente a los usuarios, antes de pensar en obras que involucren a los partidos políticos con el funcionamiento de este, pues la sociedad está conformada con distintas tendencias políticas que conviven a diario.

CAPITULO I

LA HISTORIA SISTEMA DE TRANSPORTE COLECTIVO (STC) METRO

1.1 La transformación del Distrito Federal.

En el año 1928 desaparecen a nivel constitucional dos ámbitos la ciudad de México, el departamento del Distrito Federal que hasta el año de 1997, permaneció bajo el control del presidente de la República mexicana que delegaba su autoridad y mandato, y la figura del Regente que él es a quien colocaba y nombraba Jefe del Departamento del Distrito Federal, ciertamente no había más autoridad que la del presidente y esta no podía ignorarse, a su vez este nombra a 16 representantes funcionarios delegacionales que debía de rendirle cuentas.

A partir de del mismo año se inicia el proyecto de metropolización de la Ciudad de México, así como también de todos sus servicios públicos y más adelante, en la década de los 40, la exposición y concentración de recursos de todo tipo que estos proyectos gubernamentales utilizaron para la descentralización de poderes y funciones en la ciudad.

En 1930 el gobierno decidió reconfigurar la administración interna del Distrito Federal, eliminando los ayuntamientos que lo conformaban, uniéndolos bajo el gobierno de la entidad denominada el Departamento Central, (www.dao.gob.mx/delegacion/datos_historicos/cronologia.php), que en las reformas de la década de 1970 se convertiría en el Departamento del Distrito Federal. En esta década también se aprobó la creación de las delegaciones en las que está dividida la ciudad. El Distrito Federal así se fue transformando para y nuevas colonias: Juárez, Roma, Condesa, Cuauhtémoc, Escandón entre otras y fueron consideradas zonas exclusivas del Distrito Federal, sede de la capital de la nación

y donde se han establecidos los tres poderes federales. En la misma década el gobierno decidió reconfigurar la administración interna del Distrito Federal, eliminando los ayuntamientos que lo conformaban, uniéndolos bajo el gobierno de la entidad, denominada el Departamento Central, que en las reformas de la década de 1970 se convertiría en el Departamento del Distrito Federal.

Durante el período de apogeo económico conocido como Milagro mexicano durante las décadas de 1950 y 1960, la ciudad de México vivió una etapa de urbanización sin precedentes en su historia. Su población se duplicaba en menos de veinte años, y fue absorbiendo poco a poco a los poblados cercanos hasta hacerlos parte del Distrito Federal. También en 1950 la Ciudad de México fue el escenario de numerosas expresiones de inconformidad con el gobierno priísta.

En diciembre de 1970 se publicó la ley que estableció la nueva división política de la ciudad, nace entonces la delegación Miguel Hidalgo como un reconocimiento a la lucha del "Padre de la Patria", símbolo de la libertad y la independencia, hasta que en 1993 se aprobaron las leyes de gobierno propias, la creación de una Asamblea Legislativa y la posibilidad de elegir directamente al jefe de gobierno de la entidad. También fue en ese año cuando se modificó por última vez el Artículo 44 de la Constitución para establecer el carácter jurídico de la Ciudad de México que se erige como Distrito Federal en la federación mexicana; es decir, sólo existe una(www.dao.gob.mx/delegacion/datos_historicos/cronologia.php)

población en la entidad, la Ciudad de México que a la vez es el Distrito Federal, como sede de los poderes de la Unión.

Para 1997, el Distrito Federal eligió a su jefe de gobierno por primera vez desde 1929. En esa ocasión el PRI perdió el control de la ciudad a manos del Partido de la Revolución Democrática (PRD). Este partido ha ganado las elecciones para jefe de gobierno del Distrito Federal en cuatro ocasiones consecutiva hasta el 2012.

CRECIMIENTO POBLACIONAL Y NECESIDAD DE TRANSPORTE PARA JUSTIFICAR EL METRO

1.2 El Metro hace historia

El Sistema de Transporte Colectivo (metro) empieza a funcionar el cuatro de septiembre de 1969 y se presenta como una innovación para con la movilidad de los ciudadanos habitantes del Distrito Federal. Hace 48 años el metro vino a transformar la capital de México modificando lo que estaba a su paso, pues hubo cambios que fueron provechosos acortando grandes distancias y haciendo más fácil la movilidad de las personas, además de crear nuevos centros económicos.

Fue el Sistema de Transporte Colectivo Metro quien transformó y modificó la geografía urbana, desde sus inicios el Metro se presentó como un logro de la modernidad, tal vez con la misma intensidad que la llegada del ferrocarril a finales del siglo XIX (Navarro, 1969: 9). Una modernidad que hacía a nuestra ciudad(www.dao.gob.mx/delegacion/datos_historicos/cronologia.php).

Ciudad cosmopolita¹ pero al hablar del Metro dentro de él se han vivido historias de los que a diario transitan y viajan dentro de sus vagones, siendo el principal medio de transporte capitalino. Por eso desde hace 48 años el Sistema de Transporte Colectivo se convirtió en uno de los principales espacios públicos, de transporte y otros ámbitos como la cultura, la historia, la ciencia y la tecnología y la convivencia de los ciudadanos.

La historia de esta línea del Metro se enmarca en el del proceso de modernización de la ciudad, porque se consideraba imposible la construcción de un transporte subterráneo precisamente en la capital cuyo subsuelo es altamente húmedo, lo que hacía impensable el proyecto, (Baños, 2014:78).

¹.Una ciudad es considerada Cosmopolita cuando su población se compone de gentes de distintos lugares del país de origen, extranjeros y con múltiples servicios.

Un proyecto de esta naturaleza requería además de la mejor tecnología de operación disponible y el esquema de financiamiento que garantizara su viabilidad a largo plazo. Por fortuna se conjugaron como factores el genio de Bernardino Quintana este fue una figura notable en la ingeniería civil constructor y con sobre nombre de “Realizador de imposible” y Alfonso Corona del Rosa y el respaldo del presidente de ese entonces Gustavo Díaz Ordaz.

Es importante señalar que el sistema de transporte colectivo es una empresa pública del gobierno de la ciudad, es un elemento vivo incorporado a la ciudad al servicio de los habitantes desde su inauguración. Así es como concluimos un paseo en la historia del metro detallando el cambio en mucho de los distintos parámetros del STC, desde la construcción que fue en los años 60 hasta nuestros días.

Todo funciona eficientemente dentro del sistema de transporte y todas las fallas a veces son superadas, porque el metro funciona como proyecto gubernamental de transporte público, así que en este capítulo hablare sobre la historia del Metro. La creación del STC-. Metro, mencionando que; este proyecto fue y es encabezado por un régimen socio-político corporativo, que al paso de las décadas por su eficiencia y utilidad se consolidó junto con el régimen, (Navarro, 1969: 11).

El concepto que es el Sistema de Transporte Colectivo (STC) menciona Navarro (1969) se conoce coloquialmente como metro por la contracción del término tren metropolitano, su distintivo institucional de Sistema de Transporte Colectivo: la “M” del metro hace referencia a las primeras tres líneas, en sus barras verticales y a un tren circulando con la barra curva superior que se incorpora a esas tres. En su conjunto, todo el sistema de señalización del STC, estilos, formas, colores y ubicación, cumplen con el propósito de dar identificación institucional.

El proyecto metro se consolido en los primeros años de la década de los

sesenta donde el Gobierno Federal Mexicano inició estudios formales para la construcción de las primeras líneas del metro: un año después se creó un sistema de transporte masivo; su nombre: Sistema de Transporte Colectivo (STC) Metro (Navarro, 1969:12).

El mundo occidental capitalista ya se contaba con un metro y en México no, y hasta ciudades pequeñas de otros países contaban con este servicio, mientras en México empezaba. Esto junto al tamaño y la complejidad de los problemas sociales, además que la ciudad de México que había dejado de ser una entidad rural y la economía urbana requería de una movilidad más eficiente para los trabajadores de la industria y del sector de los servicios; igualmente los consumidores, que según el censo de población de 1960 albergaba a 6.9 millones de personas que, requerían nuevos modos de transportación. El Metro hizo su aparición histórica para cubrir todas las necesidades colectivas.

Haciendo mención que en 1950 había 3.1 millones, en menos 15 años la población capitalina creció mucho y los medios y las rutas de transporte de pasajeros resultaban insuficientes. Nuestro país estaba a punto de experimentar una expansión histórica, más la viabilidad del desarrollo urbano pasó a depender en gran medida de un medio de transporte masiva eficaz, rápido y económicamente accesible. El metro cumplía con todo este requisito, (Navarro; 1969: 17).

El 29 de abril de 1967 se publicó en el diario oficial de la federación el decreto presidencial del proyecto del Sistema de Transporte Colectivo Metro y se nombraban organismos públicos descentralizados² para construir y explorar un tren subterráneo como parte medular del sistema de transporte público de la Ciudad de México; subterráneo , eléctrico y masivo ; es decir sin el peso del trafico

1. ²Es la forma jurídico-administrativa en que la administración centralizada delega en un Organismo o Institución, facultades jurídicas y administrativas con patrimonio y personalidad jurídica propias, para el desarrollo de sus funciones y prestación de servicios.
http://aconultoresasesores.com/index.php?option=com_content&view=article&id=63&Itemid=56
C

Las dos primeras líneas del Metro la Rosa (1) y la azul (2) se construyeron siguiendo el trazo de grandes avenidas donde la industria, los comercios y las viviendas requerían conexiones entre tiempos cortos de traslado y altas afluencias de personas (Baños, 2014: 6).

Durante el gobierno del presidente Adolfo López Mateos, (1958-1964) ya se tenía un proyecto de realizar un Metro en la Ciudad de México con el fin de resolver los problemas de vialidad, ya que la mancha urbana que crecía notoriamente hacia 1960. En algunas ciudades del mundo como Nueva York, Madrid y Londres se utilizaba un transporte rápido y moderno, denominado tren subterráneo. Fue así como se debió construir un sistema de tren rápido de transporte para la ciudad de México, sin embargo, el Gobierno del Distrito Federal decidió abandonar este proyecto para centrarse en la construcción de otra gran obra: el Anillo Periférico. Pero la Ciudad de México ya tenía graves problemas viales, principalmente en el Centro Histórico donde circulaban la mayoría de los automóviles. Es por eso que el Gobierno del Distrito Federal decretó el 25 de abril de 1967 la construcción del Sistema de Transporte Colectivo (STC).

En el momento de su construcción el país no contaba con los recursos suficientes para llevar a cabo un proyecto tan grande, es por eso que pidió un préstamo al gobierno francés. Entonces se dio inicio la construcción del Metro a cargo de la empresa de Ingenieros Civiles y Asociados (ICA), la cual firmó un contrato con el STC Metro en junio de 1967. Una de las personas que ayudó para que el Metro fuera una realidad fue el ingeniero Bernardo Quintana, fundador de la empresa mexicana Ingenieros Civiles y Asociados (ICA), quien elaboró estudios que permitieron la construcción de un sistema de transporte masivo en la Ciudad de México. Pero con la experiencia de ICA en construcción de vialidades junto con el estudio realizado en los sistemas de transportación en diferentes países, esta tuvo peso importante pues se caracterizó la situación del transporte de la siguiente manera: por qué no se podía hacer en el área superficial (Navarro, 1969:18).

Para definir el recorrido de la primera línea del Metro fueron tomadas en cuenta las áreas de mayor concentración de autos y camiones, el nuevo servicio recorrería desde la estación Zaragoza a la estación Chapultepec, para así cubrir la demanda de transporte y disminuir el tráfico vial. La línea rosa cumplió con las expectativas porque comunicaba las principales delegaciones; Venustiano Carranza, Miguel Hidalgo, Álvaro Obregón, Cuauhtémoc, el préstamo del gobierno francés al gobierno mexicano se utilizó para la realización de la obra electromecánica, que incluía a la construcción de los trenes, estos se denominaron MP68, estos trenes llegaron por el puerto de Veracruz. Para la señalización al interior de las instalaciones del metro y de los vagones se recurrió a arquitectos, fotógrafos y diseñadores. Trabajaron también en el ISTME, Ingenieros en Sistemas de Transporte Metropolitano, que tenía la responsabilidad de la arquitectura, el diseño de los trenes y las estaciones.

Con la experiencia del éxito de los logotipos que se usaron en los Juegos Olímpicos de 1968 se acudió al mismo estilo, adecuándolos sustantivamente. La Iconografía para la red del Metro buscó dar un servicio accesible a todo el mundo; lo mismo para la gente que no sabía leer que para los extranjeros que no estaban familiarizados con algunos términos difíciles de pronunciar por ser de origen náhuatl. El nombre y logo de las estaciones debía tener referencia inmediata al lugar de la misma ya fuera un lugar histórico, de un barrio o identidad de personajes ilustres, etc, (Baños, 2014:34).

Los sistemas de señalización como éste debían estar colocados en escaleras, entradas y salidas, vestíbulos, andenes y al interior de los vagones. También se trató de que las imágenes hicieran referencia a la historia, cultura y esencia del lugar para hacer que esta información llegara al usuario de una forma clara y con el objetivo de que fuera fácil encontrar el camino que los llevara al lugar que requerían. Asimismo, se diseñan los letreros de entrada, salida, no fumar, andenes, etc. Como ejemplo cuando se construyó la estación Pino Suárez

fue descubierta una pequeña pirámide dedicada al dios azteca del viento, (Ehécatl), ahora esta pirámide es el símbolo de la estación (Baños, 2014:36).

Por otra parte, el proceso de metropolización que vivió la ciudad de México durante los años setenta condicionó el requerimiento del capital. El Departamento del Distrito Federal (DDF) tenía que resolver los problemas derivados de la pérdida de tiempo en transporte dado los niveles de congestionamiento y deficiencia de los sistemas de transportación de personas, esto tenía que ir acompañado de políticas urbanas donde el DDF tenía que analizar y responder a la interrogante de que si la construcción, los intereses para esta obra pública y los efectos que conllevaban a las reducciones en la inversión pública que ocurren sexenio a sexenio eran viables (,Navarro, 2014: 35).

Durante la década siguiente el Metro experimentó una expansión y se empezó a construir la línea verde (3). Esta línea actualmente está conectada con casi todas las líneas esta tiene un trazo que conecta con la delegación Gustavo A Madero, Benito Juárez, Álvaro Obregón Coyoacán, (González, 1969: 4).

Al planificar nuevas líneas y nuevas estaciones, “el plan maestro del Metro” y la ampliación de la línea 3 hasta entonces construida y la construcción de 5 líneas nuevas debía darles más viabilidad motriz a la complicada Ciudad de México. En esta etapa la ampliación del Metro resultó sumamente útil para una mancha urbana que se negaba detenerse, él Metro se había convertido en un gusano gigante anaranjado porque anda debajo de la tierra y a veces al ras, y transporta a miles de personas con fines laborales. Y esto políticamente igual tuvo un efecto de control social sobre las capas más bajas por el descontento por los bajos ingresos percibidos en sus respectivos empleos. (González, 1969: 12).

El Metro se volvió parte esencial de la ciudad de México, esta obra pública fue pionera sin duda alguna y marcó un antes y un después de la historia del transporte público y el gran monstruo urbano. Después de esta obra ya es muy usual preguntarse ¿Qué estación queda más cerca...? Y ¿te vas ir en Metro?

El colapso del Sistema Político Mexicano y el Metro entran en crisis durante el gobierno de Miguel de la Madrid Hurtado (1982-1988), recibió este gobierno el estancamiento y deuda los gobiernos llamados populistas de los años 70, que derrocharon dinero público provocando la devaluación del peso de 70 pesos por dólar, situación que se sumó a una inflación nunca antes vista el congelamiento de los salarios. Muchas empresas se fueron a la quiebra, sobre todo microempresas perdieron sus fuentes de ingreso (Baños; 2014, 45).

Esto se reflejó en el Metro, y desde entonces sus vagones andenes y pasillos dieron cabida a personas para llevar el sustento a su familiar recurren al comercio informal; el ambulante comenzó a crecer, creciendo igualmente con esta situación los problemas de circulación de las personas para entrar a los andenes y vagones, (Navarro, 1976: 56).

Por otra parte, el terremoto del 1985 hizo más fuerte la crisis económica en la Ciudad de México, a pesar de esto el Metro no dejó de funcionar, los daños en sus instalaciones fueron mínimos y no dejó de moverse el gusano anaranjado a través de la ciudad de México en medio del caos del terremoto, (Touraine, 2006:12)

El Metro pese a esta situación y ante la expansión de la ciudad a las orillas de esta ocasionó que se ampliara la línea roja línea (6), que venía del Rosario a Martín Carrera, con una longitud de 13 Km 947 m (en servicio 11 Km 434 m y el resto se usa para maniobras). Esta está integrada por 11 estaciones, 4 de ellas de correspondencia -incluidas las dos terminales 7 de paso del total, 10 estaciones son subterráneas y una superficial. Después la línea anaranjada, (7) del Rosario y Barranca del muerto. La Línea 7 fue inaugurada el 20 de diciembre de 1984, en un tramo de 5,424 km que comprendían las estaciones Tacuba-Auditorio, el 22 de agosto de 1985 se inauguró el tramo Auditorio-Tacubaya. El 19 de diciembre de 1985 se extendió el tramo a Barranca del Muerto, hicieron su aparición para seguir conectando a la ciudadanía de oriente y poniente y de norte a sur. Así que

durante el gobierno de Miguel de la Madrid se implementó e inauguró la construcción de la línea (9), café respectivamente entre 1987 y 1988, al final de su sexenio.

En 1988, durante la gestión de Carlos Salinas de Gortari, el Sistema de transporte colectivo Metro concreto su quinta etapa Salinas inauguró la línea verde (8) en julio de 1994 y en 1991 también inauguró la línea morada (línea A), trazada en el suroriente de la ciudad de México. Esta línea tuvo dos grandes ventajas: conectar delegaciones de alta densidad poblacional como Iztapalapa e Iztacalco con el resto del sistema a través de la estación Pantitlán y acercar a la gente del Estado de México a la Ciudad de México y a la terminal la Paz. Asimismo, esta línea se construyó con una tecnología moderna; en esta línea se usan vagones férreos alimentados por catenaria o línea aérea de electricidad (Navarro, 1976: 74).

Por otra parte una característica negativa del metro es que su desarrollo está estrechamente vinculado a la más poderosa corporación mexicana de la construcción: Ingenieros Civiles Asociados (ICA). Este grupo industrial tiene comportamientos monopólicos y ha sido el principal beneficiario de los billones de pesos que ha representado la construcción de la obra civil y de los trabajos relacionados a tren metropolitano, pero que ha tenido múltiples acusaciones de tráfico de influencias y otro tipo de anomalías fraudulentas, igualmente la operación de muchas líneas de autobuses y transporte eléctrico sin ninguna coordinación con las siguientes consecuencias: a) Las líneas llegaron al primer cuadro de la ciudad, ocasionando serios congestionamientos, b) la velocidad de los autobuses y trolebuses en el centro de la ciudad menor a la de una persona caminando, c) la inversión de millones de horas hombre por día en transporte la ubicación de un gran número de terminales de autobuses en la ciudad de México (Proceso/05/08/2014).

Para el final del SXX se inauguró la línea verde – gris, (línea B) cuyo trazo se localiza en el centro y oriente de la Ciudad de México. El primer tramo fue

inaugurado por el ex presidente Ernesto Zedillo Ponce de León y por la Jefa de Gobierno Rosario Robles en diciembre de 1999, el segundo tramo en el año 2000. Esta línea continuó interconectando al Estado de México con las delegaciones Gustavo A. Madero, Venustiano Carranza y Cuauhtémoc con los municipios Netzahualcóyotl y Ecatepec, (Baños, 2014:40).

El Metro en el siglo XXI estaba esencialmente para toda la ciudad de México. Con el nuevo sexenio (2006-2012), el metro volvió a una tendencia expansiva ahora hacia un área de la ciudad con urgentes necesidades de comunicación terrestre: la delegación Tláhuac. En 2007, el Jefe de Gobierno de la ciudad de México, Marcelo Ebrard Casaubon, anunció la construcción de la línea Dorada (línea 12), concibiéndola como línea conmemorativa del Bicentenario de la Independencia y del Centenario de la Revolución Mexicana (La Jornada/02/08/14).

1.3 EL SISTEMA DE TRANSPORTE COLECTIVO (METRO)

Sistema transporte

Primero hay que definir que es el transporte el termino dice que proviene de los vocablos del latín “Trasns” al otro lado y portare “Llevar” es un medio de traslado de personas o mercancías de un lugar a otro, y está considerado como una actividad del sector terciario El transporte permite el crecimiento económico y las posibilidades de desarrollo de una nación, los medios de transporte se pueden clasificar en los que llevan personas que se transportan individualmente, (a una sola persona) o colectivos (a muchas personas,) por ejemplo trenes y aviones .Otras funciones según su propiedad, se estaría hablando de transporte privado carro familiar y el transporte público un ejemplo el metro.(

Bernardo Navarro dice que el sistema de transporte es un conjunto de sistemas ramales que están asociadas con los autobuses, taxis, metrobuses, tren ligero colectivos y que la ciudad de México concentra gran parte de la producción las

ventas y los servicios generados en el país. Esta fundamental función económica es primordial, ya que traslada aproximadamente 20 millones de usuarios al día en la Ciudad de México. Así sugiere esta pregunta.

¿Cómo nos transportamos?

Primero hay que tener en cuenta que tipo de transporte son los que usamos a diario en la ciudad de México, este es el transporte terrestre, que son aquellos medios donde nos desplazamos vía carretera o calles colonias avenidas para llegar a nuestro destino, tienen un papel fundamental ya que tiene bajo su responsabilidad los medios de transporte claves de la metrópoli.

El metro ocupa el primer lugar de transporte con aproximadamente 4,750, 000 viajes diario sin contar trasbordo, es el organizador de las transportaciones

<http://www.imt.mx/archivos/publicaciones/publicaciontecnica/pt307.pdf>)

El resto de los medios de transporte colectivo RTP, que juega un papel importante complementario a través de su red y de las rutas alimentadoras, en la ciudad de México.

Las ciudades modernas tienen como característica él aglomerar una cantidad importantes personas, las cuales desarrollan múltiples actividades sociales y económicas, es por eso la definición de los elementos anteriores es entender las necesidades primarias en las grandes urbes, Una de ellas es la del transporte colectivo en este tema estoy basado mi investigación y en la Ciudad de México no es la excepción.

Por esta razón los gobiernos ciudadanos se han visto en la necesidad de proveer estos servicios, aunque como hemos vivido nosotros usuarios muchas veces son concesionados³, aunque siguen dependiendo del Estado y sus reglas.

Técnicamente definido el transporte público metropolitano es un sistema integral de medios de transporte que se utiliza para el uso generalizado capaz de dar solución a la necesidad de desplazamiento de las personas. La principal razón en esta ciudad es que el uso del transporte público supone alternativas ecológicas y funcionales para llegar al destino individual de cada usuario, (Leñero, 2007: 23).

Debido al tamaño del Área Metropolitana de la CDMX, la mala planeación urbana de las autoridades correspondientes y sobre todo de su gran población, la demanda de rutas de transporte no sólo ha crecido en número, sino en distancia y complejidad y no se ha tomado en cuenta que cada día quedan más lejos los servicios, la vivienda, la educación, la cultura, salud, etc.

así como los centros de oferta de trabajo y la mala administración pública y los actores que interviene en este papel ante esto tenemos que tener en cuenta que es la Administración tanto los actores ya sean sociales, económicos, políticos

1.4 LA ADMINTRACION PÚBLICA

El vocablo latino administrare encuentra su origen en las expresiones latinas ad: “a” y ministrare: “servir”. Entre los sentidos que a dicho vocablo asigna la Real Academia Española de la Lengua se encuentran los siguientes: “gobernar, regir, aplicar”. Significa “suministrar” vocablo proveniente del latín suministrare y que significa: “proveer a uno de algo que necesita”. La Real Academia Española define la administración (administrativo) como la “acción de administrar” (Rodríguez, 1980: 45). Y es una de tantas maneras de definir la Administración Pública.

Carles Ramio por su lado la entiende como una variedad de instituciones u organizaciones que deben por medio de la vía institucional dar satisfacción a las demandas e intereses generales para con los grupos sociales para las cuales fueron creadas. Para Ramió cualquier tipo de administración pública es una

organización, pero, también las entidades que forman parte de la misma, sean estas formalmente independientes, como agencias u organismos autónomos, además de empresas públicas o no. Como por ejemplo los departamentos centrales que pueden considerarse organizaciones a efecto de análisis (Ramió, 2001:1). Todo ello con independencia de su entorno, pero las decisiones que la administración pública tome están condicionadas por los criterios de instancias superiores.

Por su parte para Andrés Serra, (1971), la Administración Pública es la acción del Estado encaminada a concretar sus fines. Esto quiere decir que la función de la administración pública es satisfacer por medio de servicios públicos los intereses de una sociedad. Esta debe de administrar, seleccionar, coordinar y organizar las actividades del Estado con medios económicos y de servicios y el personal adecuado. Las personas y bienes son los elementos indispensables de una eficaz administración, tanto pública como privada, cabe mencionar que una eficiente administración pública dará legitimidad y orden o paz social en el gobierno que la aplique.

Una visión más encaminada a la Ciencia Política, pues involucra las relaciones del Estado con la sociedad civil, nos da a entender la administración pública como sistema y a las instituciones como subsistemas es la de González (González; 1998, 14). Para este autor la Administración Pública es, “el conjunto de instituciones y órganos de gobierno encaminados a concretar sus propósitos. Está es regida por un sistema político y ligada a las condiciones que imperan en el Estado, principalmente capitalista donde actúa como un instrumento mediador de las demandas sociales para su revisión y solución por parte de sus órganos con los que cumple así su carácter contradictorio de mediador y defensor de los intereses de la clase en el poder”.

En otra concepción Gabino Fraga citado en Rodríguez (Rodríguez; 1980, 16), la Administración pública formalmente es el organismo público que ha recibido

del poder político la competencia y los medios necesarios para la satisfacción de los intereses generales.

1.5 ACTORES ECONOMICOS, POLITICOS, SOCIALES

Por actores económicos se va a denominar a aquellos integrantes de una sociedad, los cuales que disponen de la capacidad de invertir o asociarse entre ellos en algún proyecto social o meramente comercial. Estos agentes económicos, son “actores sociales” que toman decisiones en un mercado, estas acciones buscan generar diversas alternativas que, positiva o negativamente traerán consecuencias que afectan al sistema económico en general. Las familias como consumidores, las empresas en el papel de productores y comercializadores, y el Estado que mediante diversos mecanismos regula el funcionamiento del mercado, son los agentes económicos más importantes, (Álvarez, 1977:18).

Otro sector de un Estado, los actores sociales son personas que inciden socialmente ⁴tanto en las instancias participativas que ofrecen los gobiernos como son los Consejos ciudadanos, juntas de vecinos, cabildos municipales etc, como dentro de los partidos políticos, todos reconocidos institucionalmente. Son también quienes defienden un derecho mediante acciones inmediatas de participación buscando canalizar una serie de demandas o incidir en la definición de un proceso político (Enríquez, 1987:142), o buscan generar alguna corriente de opinión para crear formas alternativas de sobrevivencia o poner en cuestionamiento el funcionamiento de las políticas públicas aplicadas por el gobierno que los rige.

El sector que se encarga de dar función y aplicación a las reglas de gobierno, los actores políticos serán entonces los sujetos que gozan y utilizan las atribuciones jurídicas y políticas que le brinda el Estado para realizar una función

4

pública, es decir los cuerpos legislativos de las respectivas instituciones de gobierno (Saiz, 2006:5).

Esto genera que haya una demanda en el transporte tanto público como (metro) así como la evidente necesidad del ahorro de tiempo y traslado.

Como ya lo había mencionado uno de los problemas también fue la administración pública y los actores.

Por esta y otras razones se han explorado diversas formas de solucionar el problema de la movilidad y las necesidades de los ciudadanos sobre el transporte, sin embargo, las soluciones han sido la ampliación de avenidas y vías principales, así como la construcción de segundos pisos en vialidades metropolitanas, estas medidas no resuelven los problemas de movilidad sólo lo han agravado (www.jurídicas.unam.mx).

En Zona Metropolitana de la Ciudad de México, otro factor de esta problemática es el aumento del parque vehicular privado que además de saturar avenidas, la emisión de ozono produciendo mala calidad en el aire que respiramos.

Esto lleva para la utilidad una herramienta útil para poder explicar el comportamiento individual de los ciudadanos. Por esta razón ⁵ se plantearon algunos modelos con el fin de conocer las características que explican parte del comportamiento del individuo al momento de decidir o qué tipo de transporte utilizar. Mediante su utilización se llegó a notar que los medios de baja capacidad como el taxi y el automóvil son sustitutos de otras formas de transporte, esta sustitución se debe principalmente al ingreso percibido por cada individuo.

También se observó un cambio en la participación social de los medios de transporte, lo que se traduce en que estos medios de baja capacidad sean rechazados, situación que genera problemas en el sistema de transporte. La razón

es que como consecuencia del desarrollo económico y del nivel de ingreso de algunos de los usuarios presentan cambios su comportamiento ya que a un mayor ingreso se traduce en querer mejorar su estatus social demandando servicios de mayor calidad, (Leñero, 2007: 27).

El problema que presentan estas dos opciones es que son las que contribuyen en mayor grado a la congestión vehicular y en el número de emisiones de bióxido de carbono y otros contaminantes. De aquí parte la importancia de promover el uso de modos de transporte de alta capacidad, seguridad y que ahorre horas hombre (www.juridicas.unam.mx).

Bernardo Navarro nos dice que hay un enorme flujo de usuarios diariamente en el transporte colectivo que equivale a la población conjunto de Buenos Aires, Bogotá y Santiago de Chile y se moviliza en un área de tan solo 1300 km². CITA

Donde se cumple esta relación es en el Sistema de Transporte Colectivo, lo cual parece muy lógico ya que los costos de operación del metro son muy grandes como para instalarlo en lugares donde exista muy poca demanda de usuarios. Sin embargo, para otros medios como el autobús, esta relación no se cumple y una de las explicaciones de esto es que ha habido un cambio en la participación modal de autobuses a sistemas colectivos que son de menor capacidad.

Tal vez esto sea una explicación de la poca planificación urbanística que se caracteriza en la ZMCM. Es decir, existe una falta de planeación conjunta entre el crecimiento urbano y los sistemas de transporte. Uno de los resultados más importantes es que tener al menos un automóvil en el hogar explica que haya un descenso importante en el uso de los medios de transporte público (www.juridicas.unam.mx).

1.7 LA CONSTRUCCIÓN DE LA LÍNEA 12 DEL METRO DE LA CDMX BUSCÓ COMO OBJETIVO.

Algunas extensiones de este trabajo se pueden hacer incorporando variables de tiempos y de costos de manera de que se incluyan características propias del servicio que prestan los medios transportes, además se trata la situación y las características del sistema de transporte, pero no se mencionan las soluciones posibles, por lo que es necesario continuar con el estudio de los incentivos económicos para que haya una mayor utilización del transporte público.

El gobierno del entonces Distrito Federal en la década de los sesenta presenta en su Plan Nacional de Desarrollo el Proyecto del Sistema Colectivo de Transporte (metro). Este programa históricamente forma parte del Programa de “inversión pública” más grande del país de los últimos 40 años y una de las mayores iniciativas ha sido la construcción de la Línea 12 del STC para conmemorar el Bicentenario de la Independencia de México, llevando por nombre “Línea Dorada” y además darle solución al problema de transporte de la zona oriente, (La Jornada/21/05/13).

La construcción de la Línea 12 del Metro de la CDMX buscó como objetivo principal brindar un servicio de transporte masivo de pasajeros en forma segura, económica, rápida y sustentable a la población. El trazo se ubica en las delegaciones de Tláhuac, Iztapalapa, Coyoacán y Benito Juárez. Iniciando el día 3 de Julio del 2008 y concluye el día 30 de abril del 2011. Para la segunda etapa se considera de Atlalilco a Mixcoac y termina el día 30 de abril del 2012.

El problema fue que, en el año de 2013, se hace públicas irregularidades en el manejo de la construcción de la línea 12 del metro, donde se adjudicaron directamente vagones a la empresa CAF, así también en la construcción se realizaron curvas fuera de norma poniendo en riesgo a la población de la Ciudad de México (Proceso/07/ 05/14/).

En esta coyuntura en el primer capítulo se abordarán entrevistas que se realizaron a usuarios, comerciantes y trabajadores de la línea 12, para conocer el impacto del funcionamiento y cierre de dicha línea. En el segundo capítulo se contará la historia del Metro y sus principales características del servicio y diseño. Y en el tercer capítulo se hizo una descripción del papel que desarrolló la Administración Pública para entender el caso de estudio de las fallas y responsables de la Línea 12 del metro.

Por lo tanto, hay que poner especial atención para que un proyecto como la Línea 12 del metro sea aprovechada por el mayor número de personas debido a su importancia y el gasto público que causó esta obra, ya que si no es así los beneficios en la disminución de tiempos de traslado que este nuevo proyecto puede llegar a brindar a los viajes de mayores distancias, se pueden ver reducidos dada la necesidad de transbordo hacia otros medios de transporte.

Por estas razones en general pretendo investigar el ¿cómo han afectado los cambios percibidos en términos de tiempo de traslado y los costos de transporte y las ventas? A la respuesta a la problemática hacia las personas que sufren el problema del sistema de transporte colectivo “metro” interrogar. Las áreas de la construcción fue un proyecto que tuvo una mala implementación, tanto el tiempo de traslado de estación a estación y lo tardado ha sido, las opiniones de los usuarios comerciantes sobre si fue una buena inversión la línea 12 con la aceleración tanto en la apertura y el cierre parcial se ha tenido que recurrir al transporte de superficie en avenida Tláhuac, lo que ha generado embotellamientos viales en la misma dificultando los viajes en automóvil y transporte público. Incluso se ha reportado que se ha triplicado el tiempo de traslado en que los usuarios han esperado hasta 40 minutos para tomar los autobuses y en tanto en la reapertura ya que sigue teniendo falla tanto la tardanza de cada estación llega a tardar 4 minutos por estación. Es decir, pretendo dar una posible hipótesis sobre esta necesidad de proveer un transporte público eficiente de la Ciudad de México.

La historia del metro es la historia de una gran parte de la vida de los capitalinos y del país. Nace por la necesidad de transportar a miles de persona a sus destinos, ya sea laboral o por necesidades personales o educativas. Surge también por la necesidad del sistema político de conservar la paz social dotando a su población que se aqueja de bajos salarios en su mayoría de un transporte eficaz, barato y rápido. Por esta razón considero que es de importancia la opinión de los distintos usuarios que se vieron afectados por el parcial cierre de la Línea 12, esto es el tema del siguiente capítulo.

CAPITULO II

Entrevistas de campo

2.1 introducción

El objetivo del sistema de transporte colectivo Metro ha sido garantizar que miles de personas cuenten con un transporte seguro, eficaz, eficiente además de económico recorriendo grandes distancias sin enfrentar el tráfico ciudadano. El metro siempre trata de buscar y aprovechar que sus líneas construidas sean utilizadas al máximo y primordialmente se trata de hacer una reducción en el tiempo de traslado.

Así que para este capítulo realice entrevistas de campo para conocer la opinión de los usuarios que a diario utilizan este medio de transporte, y los comerciantes que utilizan sus instalaciones y sus alrededores. El objetivo es dar a conocer como se sienten ante este problema de tanto la apertura y la reapertura, las fallas dentro y fuera de la línea 12 y como dije tiempo y traslado.

Ante los diversos problemas que diario enfrenta la ciudadanía a diario para llegar a su destino ya sea de trabajo, escuela o simplemente a otro tipo de actividades que tienen diariamente recurriré a realizar entrevistas en la zona de

avenida Tláhuac en la delegación Iztapalapa. resaltar que quieres que ellos te indiquen las fallas recurrentes que detectan

El servicio de la línea Dorada fue suspendido en 12 de sus estaciones por problemas de construcción durante seis meses o hasta realizar los estudios, correcciones y mantenimiento necesarios para resguardar la seguridad de los usuarios. Así que la propuesta de trabajo es entrevistar a los diversos afectados para que tenga una percepción general que permita conocer su valoración de la Línea 12 del metro.

2.2 Historia de la línea 12

El 21 de febrero de 2007 Marcelo Luis Ebrard Jefe de Gobierno del Distrito Federal, con fundamento en los artículos 122, apartado C, Base Segunda, fracción II, inciso b) de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 12, 67 fracción II, 87, 90 y 98 del estatuto de gobierno del Distrito Federal , 5°, 12, 14, 15 fracción IX, 16 fracción VII, 31 y 40 de la Ley Orgánica de la Administración Pública del Distrito Federal; 3° y 20 fracción I, de la Ley de Transporte y Vialidad del Distrito Federal.

Ante este decreto ya publicado Marcelo Ebrard, inicia proyecto metro en el cual la parte principal dentro de su nuevo cargo como jefe del Distrito Federal, es la creación de una nueva línea, que traería lo más novedoso, en sistema de transporte urbano, un metro que sería de primer mundo, que traería todos los beneficios y que traería la solución, a muchos usuarios del sur-oriente del d f, la línea 12 dorada, proyecto financiado por el gobierno del Distrito Federal. El referido organismo tendría por objeto la construcción, mantenimiento, operación, y explotación de un tren con recorrido subterráneo, superficial y elevado, para el transporte colectivo de pasajeros en la Zona Metropolitana de la Ciudad de México, áreas conurbadas de ésta y del estado de México, así como la adecuada

explotación del servicio público de transporte colectivo de personas mediante vehículos que circulen en la CDMEX

A principios de 2014 la línea 12 se cubrió de la polémica por un conjunto de fallas, pero más allá de la rendición de cuentas y el deslinde de responsabilidades, solo se especuló en acusaciones y el costo del transporte se incrementó. En lo positivo cierto es que la línea dorada ha logrado conectar a buena parte de la delegación de Tláhuac con el resto de la Ciudad de México para agilizar la movilidad de personas y de oportunidades económicas.

En el gobierno capitalino actual, Miguel Mancera Espinosa (2012-2018), debió tomar decisiones polémicas pero trascendentes con respecto al Metro, apelando sobre todo a la sensatez y el gobierno responsable a la decisión de cerrar parte de la línea 12 y ajustar el precio del boleto de tres pesos a cinco pesos. La primera fue una decisión a certera, porque hay vidas humanas que peligran en un descarrilamiento y sería muy irresponsable., no así lo segundo pues deteriora el gasto familiar además de crear la polémica de que si el aumento al boleto se destinó para pagar las reparaciones de las fallas en dicha línea (La Jornada/02/08/15).

La Línea 12 del Metro la visión de la actual administración de la CDMX la cual se estableció partiendo del estudio de movilidad⁶ del área integrada por las 16 delegaciones del Distrito Federal con la participación de autoridades y operadores del transporte público y privado, que durante más de dos años trabajaron coordinadamente bajo un objetivo común: satisfacer una sentida demanda de una porción muy importante de la población de comunicar el sur-oriente con el poniente y con ello contribuir a mejorar la calidad de vida en el Distrito Federal. Alcanzar este objetivo se plantea importante porque si bien la construcción de la Línea 12 del Metro se concibe como un proyecto tecnológicamente avanzado que traerá grandes beneficios a la población tanto en la reducción de tiempos de

traslado como en la mejora en la accesibilidad entre las alcaldías del sur y la zona poniente de la ciudad, el ahorro económico que representará para las personas que se les dará el servicio.

2.2 ENTREVISTAS A USUARIOS

Para mí era fundamental un conocimiento previo de los personajes que iba a entrevistar y saber que les iba a preguntar para abordar este problema, con los usuarios empecé a realizar una serie de preguntas procurando que no les fuesen incómodas y rápidas porque no sabía si se prestarían a que les hiciera la entrevista.

Sin embargo, para que yo obtuviera una buena entrevista necesitaba una información sobre los personajes y tener un buen pasaje sobre este problema, fui a verificar me fui como una usuaria para que yo así saber estar cerca de los usuarios sus movimientos sus caras y empecé a llevar un guion de preguntas conforme iba observando a los usuarios.

Observe que 7:30 de la mañana es la hora pico desde Tláhuac y Mixcoac en las estaciones que se trasborda había mucho flujo de usuarios, así que me dirigí donde empezaba el problema que era en la estación periférico norte, ahí nos bajaron y nos dirigieron a la salida para transportarnos por los RTP, me percate que había mucha demanda de usuarios oferta de RTP poca y les que les urgía llegar a su destino porque es una avenida de Tláhuac donde hay tanto laboral como escolar ejemplo: plaza comercial escuelas ,universidad o comercios .

Así sobre mis preguntas realizaré contactos y la situación en la vida que se da en el área afectada de la línea 12 y tendré un propósito de indagar, así como el papel personal en esta situación y yo como el investigador adoptar el conocimiento en la investigación cualitativa. Lo que se espera al final es una descripción, una comprensión, pero tener fundamentalmente la validez, la confiabilidad y la muestra. Estudiar las características y modalidades interactivas que se dan en

nuestras conversaciones cotidianas en las entrevistas que realizaremos será como una conversación que debe tener una estructura y un propósito en la investigación cualitativa busca entender a los informantes claves sobre las de fallas de este problema en que fue la línea 12 y busco entender las perspectivas del entrevistado desmenuzar este problema que es también sobre la reapertura las áreas con fallas dentro de estas consecuencias sociales

Para mi investigación cualitativa, todos los escenarios y personas fueron dignos de estudio, los métodos cualitativos me permitieron observar a las personas en su vida cotidiana, no buscar la verdad o la moralidad, sino una comprensión detallada de las perspectivas de otras personas, donde tengo que verlas por iguales. Este método me va a ayudar a cada uno de los entrevistados lo que siente a experimentar en la sociedad como ya sea dolor sufrimiento o frustración.

Un investigador cualitativo requiere de una cuidadosa y bien pensada planeación. Así que me acerque le dije que si podía hacerle una entrevista sobre este problema de la línea dorada y me dijo que si le dije de donde venía de la universidad me presente y le dije que eran unas preguntas de lo más sencillas.

Empezaré haciendo una descripción a personas que entrevistaré primero, de esta manera sabré que los usuarios eran los que tenían el problema, me percate en la avenida Tláhuac que la gente estaba formada para esperar el servicio de camiones RTP, desesperada porque se notaba que se les hacía tarde a donde querían llegar así que preparando las preguntas que ya había hecho, y decidida empecé a acercarme a una señora que la vi y que no estaba muy apurada estaba relajada hacer le dije que si podía hacerle una entrevista de investigación.

2.3 ENTREVISTA A USUARIOS DE RTP

Para empezar el trabajo, inicie con las preguntas dentro de los autobuses en los autobuses RTP Como les había mencionado me subí al RTP observando a quien podía entrevistar cuando me acerque a una señora le explique de mi investigación escucharon algunas personas ciertamente se sorprendieron porque, “qué clase de tarea” realizaría y más a esa hora de la mañana, pero la mayoría me felicitó porque si era de gran ayuda hacer relucir este tipo de construcciones cuando es peligroso y a veces hay muchos ataques y abusos contra mujeres dentro de los camiones, me anime y la única forma posible porque me presente como estudiante de la Universidad Autónoma de la Ciudad de México.

Andrea C: hola buenos días me llamo Andrea cruz ramos y vengo de la universidad autónoma de la ciudad de México estoy haciendo mi investigación sobre el cierre de la línea 12 me podrías ayudar

Usuaría: si claro.

Andrea c: ¿cómo te llamas?

Respuesta: la señora Lilia Mondragón.

Andrea C: mucho gusto señora Lilia.

Andrea C: Mi primera pregunta es ¿Crees que haya sido buena esta construcción de la línea dorada 12?

Sra. Lilia: esta construcción es buena porque en solo en a la avenida Tláhuac se hace hacia mucho tráfico y está bien esta construcción porque ya la necesitábamos para los que transitamos en este lado de la ciudad y tan solo en los trasbordes me lleva más rápido.

Andrea C: mientras los usuarios escuchaban la entrevista que le hacía a la señora Lilia Mondragón mas se interesaban en dar su opinión.

Señora Lilia Mondragón: ¿Cómo se ha sentido con este cambio en términos de tiempo de traslado y los costos de transporte?

Señora Lilia Mondragón: mira Andrea lo he sentido mucho porque en términos del tiempo se complicó bastante porque los camiones a veces dan buen servicio, a veces no los peseros ahí van peleándose unos con otros, hacen mucho tráfico. la red de transporte de pasajeros, RTP, que da servicio gratuito en el tramo cerrado de la línea 12, es insuficiente. Muchos usuarios deben tomar del gasto dinero extra para el transporte, porque tengo que tomar taxi a veces porque tan solo hacia 20 minutos y ahora hago 40 minutos o a veces 1 hora hay veces en que yo, vengo de san Lorenzo, trabajo acá arriba en el cerro, y para evitar el tráfico, tomo taxi y me gasto entre 50 y 60 pesos. La demanda afuera de las estaciones cerradas provoca que los usuarios busquen alternativas que afectan su economía.

Andrea C: señora Lilia a donde se dirige usted en este momento voy a trabajar en Wal-Mart, la cualidad de esta entrevista con la señora Lilia Mondragón busque que en verdad se sintiera cómoda así que busque una manera que se me hacerle la entrevista.

En un recorrido por las estaciones cerradas pude observar que las personas tienen que hacer filas de hasta 40 minutos para subir a un camión de RTP, lo que genera empujones, gritos y enojos. Ya no pude hacerle otra pregunta a la señora Lilia Mondragón porque se tuvo que ir tuvo una emergencia.

Sin embargo, un señor que se acercó a mí y me dijo he estado observando y me puedes hacer a mí la entrevista le dije claro.

Hago un pequeño paréntesis porque haciendo la entrevista me acorde que, leyendo en el libro de los grandes problemas de la ciudad de México, en el 6 capítulo de la fuerza laboral, Navarro hace un énfasis sobre: “El trabajo y la

formación de la fuerza laboral son motivos predominantes en la trasportación de los capitalinos”.

Porque pongo en énfasis este párrafo me di cuenta que la mayoría de la gente iba a trabajar se les vía su cara de preocupación sobre cómo llegar más rápido y para ellos era predominantes el trasporte.

Andrea C: Hola me llamo Andrea Cruz, mi investigación es sobre el cierre de la línea 12 vengo de la universidad autónoma de la ciudad de México

Usuario: yo me llamo Miguel López.

Andrea C: Señor Miguel Mi primera pregunta es ¿Crees que haya sido buena esta construcción de la línea dorada 12?

Señor Miguel: Mira yo estoy molesto en parte y en parte no porque te diré que está muy bien esta nueva línea está bien estructurada y ya hacía falta algo así en esta área de Tláhuac. Porque hay mucha are laboral de este lado y muchos comercios, escuelas, universidades etc. Ya era hora que se pensara de este lado de la gente media y baja.

Andrea C: ¿Cómo se ha sentido con este cambio en términos de tiempo de traslado y los costos de transporte?

Señor Miguel: cuándo la abrieron la línea estaba bien hacia 10 minutos más unos 15 minutos a mí, pero con el cierre hago una hora se hace un trafico el RTP va muy lento y algunos se quedan a mitad porque ya están en mal estado y viejos y sucios.

Pero sin embargo el costo se abrió la línea 12, parecía buena idea, pero cuando se descompuso es mucho dinero que uno gasta el RTP son muy pocos y no alcanza y llegamos tarde, ya sea a trabajar o hasta una emergencia y nosotros nos desesperamos vamos a trabajar la mayoría, porque hay muchos comercios y

plazas, panteones, mercados que se van muy tarde y luego sale muy caro un taxi o un transporte y ya con esta línea podemos ir a varias delegaciones y trasbordo.

Andrea C: muchas gracias señor Miguel López. quise poner a prueba lo que me decía el señor Miguel. Así tomé el tiempo desde periférico norte hasta Tláhuac, y efectivamente sentí que no llegaba hice 2 horas con 15 minutos, me hacer que al chofer del RTP; para saber porque tanto tiempo, porque tan despacio, por qué en horas pico hay pocos autobuses.

Andrea C: Hola buenos días me llamo Andrea cruz estoy haciendo una investigación sobre el cierre de la línea 12 vengo de la universidad de la ciudad de México le podría hacer unas preguntas.

El chófer del RTP.me dijo que si pero que me iba a dar su nombre porque vaya salir perjudicado.

Andrea C. le dije claro, pero si me podría dar la entrevista me dijo que si ya que había escuchado las preguntas le dije, pero a usted le voy preguntar ¿Por qué el tiempo y traslado hacia sus destinos es de mucho tiempo es la hora pico en que la gente quiere llegar a sus destinos ya se más que nada a su trabajo?

El chofer: Andrea no hay muchos autobuses para esta área de periférico norte destinaron muy pocos porque como se acá de abrir pensaron que no iba a ver mucho fluido de usuarios, y los que destinaron están mal ya sea que les falta alguna reparación y nos vamos despacio, no dan más kilometraje. Y además el tráfico que se complica porque los taxis se meten para agarrar pasaje y las micros porque se desesperan los usuarios y se bajan.

Llegamos al final del recorrido a Tláhuac; ahí me baje y cuando baje del RTP, me encontré al señor José Manuel Hernández, me dijo yo te puedo dar u la entrevista le di las gracias

Andrea C: señor José Manuel Hernández ¿Crees que haya sido buena esta construcción de la línea dorada 12?

Señor José Manuel Hernández: buena inversión no y aparte es una fue mala su planeación por hacer las cosas rápidas y gastaron mucho dinero, pero no ven que los afectados somos nosotros ya que solo piensan en su bolsillo el gobierno de la ciudad de México, pero no piensan en la seguridad de nosotros, eso con quien nos quejamos y aparte vamos a pagar nosotros como capitalinos lo que hicieron y planearon mal. Que bueno que hace este tipo de investigación porque se den cuenta la gente que se abran los ojos ante este tremendo problema.

Andrea C: ¿Cómo se ha sentido con este cambio en términos de tiempo de traslado y los costos de transporte?

Señor José Manuel Hernández: explicó: La verdad es bastante complicado más que nada porque no hay suficiente abasto entre el número de personas y el número de unidades de transporte, salgo del trabajo como 6:30 am y estoy llegando a casa a las ocho 8: 10.pm. regularmente uno se va en taxi cuando se nos hace tarde o hay mucho tráfico, pues uno tiene que agarrar otro transporte y solamente nos queda taxi. Además de dinero, los usuarios afectados invierten tiempo.

Andrea C: gracias señor José Manuel él me dio la idea de entrevistar a los comerciantes porque me dice que también ellos son los afectados más que nada ahí iba encontrar más información sobre este problema y me llevo con el comerciante Julio Sánchez es su amigo ahí tuve un informante clave porque no solo el problema para los usuarios sino también para los comerciantes.

Miles de usuarios de la Línea 12 del Metro esperan el re apertura del tramo cerrado porque la afectación repercute su actividad diaria.

2.4 ENTREVISTA CON COMERCIANTES

Como les había dicho que el usuario José Manuel me llevo con el comerciante de nombre: Julio Ernesto Sánchez, me presenta y con mucho gusto accedió a la entrevista.

Andrea: ¿Fue una buena inversión la línea 12 del Metro?

El señor Julio Sánchez: Fue buena la inversión de la línea 12 del Metro.

Andrea C. al señor julio tenía que preguntar sobre las ventas así que tuve que realizar otra pregunta relacionado las ventas

Mi tarea fundamental era que se sintieran en total confianza para que me dieran información para que yo como investigador ver los escenarios y personas que se puedan estudiar y poder ver si la información me lleve a una persona clave .Me seguí caminando hasta que llegue a una zapatería y me acerque para pedirle si me podía ayudar hacerles una entrevista con unas preguntas de las consecuencias sociales en la línea 12 la señora Mónica Sánchez me dijo claro porque estaba su zapatería muy sola y llena de polvo.

Mónica Pérez: Que vende en una zapatería nos dice: fue una buena inversión a pesar de los gastos que se hicieron porque cada día somos más, ya no cabemos y está bien la línea porque nos conecta a distintas delegaciones, y no cabe duda que el gobierno nos está escuchando. Cuando yo empecé a vender, fue después del cierre de las estaciones, no podría decirles como estaban las ventas antes, pero pienso que, aunque el Gobierno ponga todo de su parte, somos tantos que cualquier obra es insuficiente.

Andrea C. Para la Sra. Mónica Pérez me comento que la obra fue bueno una buena inversión y no se queja de las ventas ni del traslado que somos muchas en esta megalópolis que cualquier inversión en la movilidad es buena porque ella dice

que somos más cada año, pero de que somos muy exigentes en esto del traslado ya sea para el trabajo o para un fin en donde llegar ya es escaso. Me acerque al comerciante de nombre: Ernesto Caballero, me presente y con mucho gusto accedió a la entrevista, le pregunte.

Andrea: ¿Fue una buena inversión la línea 12 del Metro? muy indignado nos dice:

Ernesto Caballero: El cierre de las estaciones no han aumentado las ventas porque la gente busca otro modo de movilidad, el RTP es lento y siempre está lleno, y el traslado se hace eterno él nos dice que se hacia 10 minutos a su casa y ahora se hace 45 minutos y que fue una inversión muy costosa y que metieron material de bajo costo.

Andrea C: Me fui caminando y nos acercamos a una señora que estaba vendiendo pan, le pedí si podía ser tan amable de acceder a nuestra entrevista, me dijo que claro se llamaba María Cruz.

María C: quien tenía apenas unos meses de estar en el negocio, pues empezó a ayudarle a su esposo pues la economía había disminuido mucho, el tiene más tiempo nos dijo, 5 años exactamente, le pregunte que, si con el cierre de las estaciones de la línea 12 del metro habían aumentado las ventas, dijo que no.

Andrea C: La señora María cruz se veía muy preocupada por tal motivo, había accedido a ayudar a su esposo, así es que con unas cajas en las manos y caminando va ofreciendo su pan, hasta la salida del metro, pues para ella es la forma en la que puede vender un poco más, y sacar adelante la economía familiar.

María Cruz: porque había menos gente y sus ventas desafortunadamente no eran las mismas, pues las personas que eran sus clientes hoy se van por otro lado, aquí era su pasada de todos los días, pero con el cierre este ya no es su paso. Para nosotros como comerciantes ambulantes no hay buena movilidad.

Andrea C: Le pregunte que si para ella fue una buena idea la construcción de la línea 12 y ella me contestó: que para ella había sido una mala inversión pues acorta tiempo y distancias, muy mal hecha, recalco, aunque era necesario. Me acerque al puesto de cosméticos y discos, la señora se veía muy pensativa, unas personas iban y otras venían, unas chicas se acercaron a preguntar por unos lápices de ojos, la esperamos, finalmente le dijeron a la señora que muchas gracias, no compraron nada. Le pregunte su nombre y nos dijo que se llamaba Gloria Murillo hola señora me podía ayudar con una entrevista es sobre las estas consecuencias que hay en la sociedad ante el cierre del metro, al tiempo que accedía a atendernos, le preguntamos que sin con el cierre de las estaciones del metro habían aumentado las ventas, ella nos contesto preocupada.

Gloria Murillo: Que hay menor flujo de gente, no hay una buena movilidad para los comerciantes ambulantes. Nos comenta que para ella la inversión de la línea 12 del Metro fue buena, aunque hubiera sido mejor si no hubieran metido materiales tan corrientes, pues el metro acorta el tiempo, aunque por otro lado se haya visto perjudicada en sus ventas.

Andrea C: La señora Gloria Murillo se ha visto perjudicada en sus ventas, considera necesario este medio de transporte, pero sin dejar de recalcar que fue una obra muy mal hecha.

Entre algunos empujones llegue al puesto de playeras del señor Alberto Alba Juárez, con quien confié que me podía acercar a él, ya que me parecía que me podría ayudar y darme mas información porque necesitaba saber más empaparme sobre este problema, el me pregunto de dónde veníamos, le mostré mi credencial, las que fue de gran ayuda.

Accedió a atenderme muy cordialmente, le pregunte que, si con el cierre de las estaciones del metro habían mejorado las ventas, me comento que habían bajado, pues ya no era su paso, además de que, para él, el hecho de que la obra estuviera

mal hecha se debía a malas políticas, lo único que hacen los políticos dijo: es echarse tierra unos con otros, y tapándose, son intereses políticos.

Alberto Alba Juárez: La obra me parece una buena inversión, aunque yo no utilizo tanto el metro, pero para otras personas es necesario, me doy cuenta que también hacen falta camiones RTP.

Andrea C: Para el Señor Alberto Alba Juárez, aunque la obra era necesaria, sabe que es de baja calidad, pues de esta manera los políticos pudieron llevarse buena tajada de dinero, y aunque casi no transite en ella, le parece necesaria.

Andrea C: Buenos días se acercó una vendedora de un puesto cercano, y me dijo ¿De qué se trata? Estoy haciendo unas entrevistas, le conteste, del cierre de las estaciones de la línea 12 del Metro, ¿Cómo se llama usted? Me llamo Esperanza Cervantes.

Esperanza Cervantes: soy de aquel puesto, donde esta esa caja grande azul colgando, yo les voy a decir mi punto de vista acerca del cierre de la línea 12. Han bajado mucho las ventas, casi no hay gente, como la bajada del metro es más adelante este ya no es su paso, para mí fue un gran problema, se me fueron mis clientes, esta fue una política mal implementada y en definitiva, una mala inversión, pues metieron de lo más corriente, para el colmo todos los comerciantes salimos afectados, hasta llego más tarde a mi casa, además que el gasto de transporte es mayor, ya que en algunas ocasiones debo tomar un taxi si quiero llegar unos minutos antes.

Andrea: Para la Sra. Esperanza Cervantes la línea 12 del Metro fue una mala implementación, fuera de obtener un beneficio, resulto afectada.

Andrea C: Me acerque a la comerciante Diana Paola Montes, me identifiqué como estudiantes de la Universidad Autónoma de la Ciudad de México, la cual accedió

con agrado a la entrevista, le pregunte su opinión sobre el cierre de la línea 12 del Metro, enseguida contesto

Diana Paola Montes: que había sido afectada en sus ventas, que ahora era un relajo, el tiempo que hacía para llegar a su casa era mayor, además de que se necesitaba más transporte, que la obra para ella era una mala inversión, no veía ningún beneficio, por el contrario, su economía no había mejorado.

Andrea C: La comerciante Diana Paola Montes, no se vio beneficiada, y siente una gran afectación, pues si antes podía vender bien, hoy no.

Andrea C: Me acerque a María Segura es habitante de una unidad habitacional cercana a la estación Periférico Oriente quien, como otros de sus vecinos, ha optado por la oportunidad y sacar un puesto a la avenida Tláhuac para ofertar sus productos de cosméticos. Le pregunte ¿cómo le ha afectado las ventas tras el cierre del metro?

María segura me dijo: Tenemos derecho a ganarnos la vida, el comercio es un trabajo honrado. Pero con el cierre posiblemente no haya más ventas para nosotros, y No aumentan ventas con el Metro.

Andrea C: Me metí a una papelería que vi al señor con una cara de aburrido y le dije que si me podía dar una entrevista porque es mi tema de tesis y me dijo si con mucho gusto: Señor Cesar Mondragón es dueño de una papelería de 30 años de antigüedad.

Cesar Mondragón: y me dijo que bueno que estén viendo la problemática de ciudadanía y todas las cosas que hace el gobierno que no hace bien las cosas y no piensa por la seguridad de las personas. La vida les cambió en un principio por la construcción de la línea si vendía como unos \$1500 y posteriormente con el cierre apenas y vende como \$300 pesos al día.

2.5 Entrevista a trabajadores de la estación eje 10 línea 12

El policía: Edgar Angulo que está encargado de que los usuarios transiten bien que las tarjetas de boletos estén bien me dio una entrevista tuve que esperarme 2 horas a que saliera de su hora en turno porque no lo dejan platicar ni mucho menos dar entrevista él está en la estación eje central, así que cuando salió mi pregunta fue:

¿Fue una buena inversión la línea 12 del Metro?

Policía: Su respuesta fue una buena y mala.

Andrea: ¿por qué?

Policía: Que se haya hecho esta línea 12 porque conecta a varias delegaciones y muy importantes, de entrada, se ve que es una estructura bien hecha, los vagones cómodos, pero de apariencia porque por dentro no pensaron en la seguridad de nosotros como quien dice, les valió solo les interesaba inaugurarla porque yo que estoy adentro veo muchas irregularidades. De entrada los torniquetes cómo es posible que pongan que solo puedes entrar con tarjeta si en otra estaciones te vende solo el boleto porque no hay sistema esto es solo de entrada tienes que cargar la tarjeta de \$10 pesos para arriba y luego se bloquea y tienes que comprar otra tarjeta solo tengo autorizado que entren gratis los adultos mayor , los elevadores ni para atrás ni para adelante no sirven y cuando llegan los ingenieros disque a ver las irregularidades les decimos que no sirven y dicen que su prioridad no son los elevadores, es terminar las vías pero les decimos es que entran discapacitados y se van a caer y ni siquiera saben de ingeniería básica porque es el ayudante del ayudante del otro entonces no me quiero imaginar cómo se va abrir las estaciones .

Andrea: si está mal que hagan esto porque no piensan en la seguridad de la gente, en su vida ¿Cómo ve este problema que enfrentamos nosotros y los comerciantes con el cierre de la línea 12?

Policía: afecta mucho a su bolsillo porque se gasta mucho dinero según que era para ahorrar y perdemos tiempo dinero y esto nos frustra que algunos llegan a agredir a la gente, porque va apretada en el RTP y siempre están de malas hasta te desquitas con tu familia que no tiene que ver.

Después que hice esta entrevista el policía Edgar Angulo me dijo que me podía llevar con la señorita encargada de la taquilla quien se llama Paola Madero, a quien le dije para que eran mis objetivos de hacer saber esta problemática hacia los usuarios, y me contesto que si me accedería a la entrevista. Así que mi primera acción fue que la señorita Paola me podría decir un poco más de información de la que estoy buscando y me podría decir sobre que más estamos padeciendo nosotros como usuarios.

Así que le dije señorita Paola ¿Que me podría decir si hay irregularidades desde la perspectiva que ustedes están en el área de taquilla?

Me comento que si hay irregularidades tanto en las tarjetas como en muchas cosas.

Andrea: me podría decir cuáles son y su opinión

Srita Laura Campos: Claro chica bueno primero yo que estoy en la taquilla, nosotras como trabajadoras de este transporte que es muy importante para mucha gente, nos llevamos luego los regaños o que nos griten los usuarios por las tarjetas que se bloquean y tiene que comprar otra tarjeta y tiene un costo de \$10 pesos más aparte la tiene que recargar de \$10 pesos para arriba y menos de \$99,

pero veces la gente quieren que les devuelvas ese dinero. Nosotras no tenemos esa opción de reembolso y como hubo muchas demandas de este asunto nos dijeron nuestros jefes que informáramos que si querían su reembolso tenían que ir al metro Juárez, ahí les devolverían lo que se bloqueó, pero muchas veces la gente lo deja por la prisa que tiene o porque están todo el día en su trabajo y no les da tiempo y lo dejan pasar.

Y una de las cosas que ha llamado la atención es nosotros que trabajamos y estamos en algunas estaciones del metro y vemos todo lo que hay en nuestro alrededor es que no están bien planificadas las estaciones del metro, hay varias irregularidades.

Andrea: y me podría decir ¿Cuáles son esas irregularidades en las estaciones?

Srita Paola: Se notan más en las estaciones de trasborde, no sé cómo se podría decir, pero la señalización es tan difícil de entender para personas que tiene la experiencia de los que estudiaron muchísimo y se les complique usar correctamente las instalaciones.

Concluyo esta parte del trabajo de investigación haciendo referencia que la movilidad en la CDMX esta una situación de crisis por la mala planeación urbana y el deficiente equipamiento, sumado a esto la alta contaminación y accidentes viales causados por la falta de legislación o el poco respeto hacia su reglamentación que crean caos al viajar y muy poca eficiencia reflejada diariamente en la pérdida de numerosas horas hombre.

La CDMX con sus altos índices de población económicamente marginada, por consecuencia necesita de un transporte barato y eficiente. Esta situación se reflejó en la implementación de una política pública de transporte; la línea 12 del Sistema de Transporte Colectivo, cuyo diseño estaba inscrito para la movilidad de

gente de escasos recursos que necesitan moverse diariamente hacia el centro y periferia de la ciudad a desarrollar sus actividades educativas y económicas.

Así que diariamente los usuarios viven un caos, por las fallas de los trenes del tiempo y traslado en las horas picos tanto matutinas y vespertinas que genera contratiempos y molestias, ya que los trenes no son compatibles con las demás líneas y no cubre la demanda de estos, mencionando que son los trenes más caros del mundo, y en la historia en la CDMX y esta línea conecta a las cinco alcaldías más densamente pobladas y de gran importancia económica.

Sin embargo, la Línea 12 del Metro desde el inicio de su funcionamiento mostro deficiencia en su operación diaria, haciendo más caótica la ya deficiente movilidad existente en esa zona de la Ciudad de México.

Hoy día aún no se resuelve el problema de la Línea 12, sólo se han buscado culpables distrayendo el verdadero problema “la movilidad de los usuarios” que son fuente de riqueza de la ciudad, riqueza de la cual se vale nuestro gobierno para crear este tipo de obras, y que al final es la que está pagando los errores administrativos y de planificación de los encargados del funcionamiento del STC y más puntualmente de la Línea 12.

El 29 de octubre del 2015, la línea del metro 12 reabre todas sus estaciones que tras 20 meses estuvieron cerradas desde marzo 2014 por fallas estructurales. El jefe de gobierno del Distrito Federal (GDF), Miguel Ángel Mancera hizo la reapertura. <http://www.elfinanciero.com.mx/opinion/linea-12-la-reapertura.htm>.

Y en la siguiente parte del este trabajo apoyándome en cuadros estadísticos, demostraré la deficiencia y eficiencia del Sistema de Transporte Colectivo en su conjunto. Sin no antes mencionar que durante las entrevistas el sentir de la gente en su mayoría fue de mucho enojo porque las expectativas en

cuanto al buen y rápidos servicio que se esperaban de la Línea 12 no se cumplieron.

De igual manera por el caos que ocasiona entre los transeúntes las largas filas que estorban su paso, los usuarios del transporte RTP que cubre la ruta del metro son muy desesperados, con razón claro, más en su desesperación han provocado altercados desde alegatos hasta los golpes. Todo eso ocasionado lo repiten hasta el cansancio por las “porquerías” que hace el gobierno.

CAPITULO III

3.1 Equipo, traslado y eficiencia del STC

INTRODUCCION

El capítulo tercero es el resultado de la investigación de campo en un tiempo determinado de casi siete meses en donde asistí en diferentes fechas y horas pico a las distintas estaciones que conforman la red de transporte colectivo metro.

Durante este lapso de tiempo hice algún tipo de relación amistosa con personal del metro, los cuales algunas veces me recomendaban los lugares y estaciones en donde podría resolver dudas y darme cuenta de la problemática que resienten los usuarios al utilizar este medio de transporte.

Algo que llamó mi atención es que varias personas pertenecientes a esta institución se ofrecían a acompañarme en un recorrido, lo cual acepte y me señalaron distintos factores que hacían ineficiente este medio de transporte. Entre ellos encontré que aparte de muchas de las fallas en el servicio son muy notables: La Línea uno sobre todo utiliza trenes que ya es notorio su desgaste dentro de ellos, los neumáticos se ven muy desgastados y desprenden un olor a quemado muy fuerte, aunque el clima de las instalaciones sea frío.

Esto llamo mucho mi atención pues, en las líneas en donde los trenes están mejor equipados el servicio es más eficiente, y se ahorra mucho tiempo en el recorrido de las líneas.

Otra notación importante es que, diez de las líneas del metro se comparten o turnan el uso de vagones porque su vía es compatible, no así la línea doce donde sus trenes son de una fabricación diferente, lo cual es muy ineficaz porque los trenes fueron adquiridos en Asia a un precio de 15 millones de pesos, cuatro millones más que en la primera negociación, y sólo se compraron treinta trenes, los cuales no se utilizan en su totalidad porque no se han modificado para el uso de la vía, y los que circulan son muy lentos.

En base a estas menciones, presenté a continuación los resultados de mi investigación de campo, que son complementarios para explicar por qué el interés de mi tema.

3.2 Muestreó de tiempo y traslado

Tras del problema que tienen los usuarios desde el cierre, y la reapertura de la línea, se han reportado los atrasos en el servicio y la aglomeración de personas en los andenes. Ante esta situación recopilé los datos sobre él porque el atraso de los trenes, que van desde una hora y se saturan, y la razón principal es que hay trenes suficientes o están dañados para poder cubrir la demanda.

El cuadro uno en su primera columna indican las líneas del servicio Metro que hay en Ciudad de México, desde la uno hasta la 12, cada una representada con su color correspondiente, en la segunda columna indico el kilometraje que recorre de desde la primera estación hasta su término, en la tercera columna señala el número estaciones hay en cada línea del metro , en la cuarta columna son los vagones que tiene cada convoy, cabe destacar que son diferentes los vagones porque la Línea A son más pequeños y tienen menos vagones que la Línea 12 y las otras. Estos datos fueron sacados en la página web del Sistema de

Transporte Colectivo ¿Por qué este problema aumenta tiempo de traslado de los usuarios y por qué no cubre esta demanda? Bajo esta idea me basé para obtener un resultado del porque el tiempo de traslado es demasiado y porque de este problema del Metro. Estos datos como ya mencioné son resultado de mi experiencia durante la investigación de campo y las dimensiones de los trenes el saque de la página oficial del Metro

En el primer cuadro muestro que la Linea1 identificada con el color rosa, donde diariamente circulan por esta línea 227,991 trenes son 50 ahí hay más flujo de personas y recorre 18.8 km desde observatorio hasta Pantitlán y 20 estaciones.

La línea 2 está identificada con el color azul ahí encontramos que el flujo de personas por día es de 245.303, cuenta con 45 trenes, el número estaciones es de 24 y su recorrido es de taxqueña a cuatro caminos con 24 km.

La línea 3 la identifica el color verde. Circulan 200.955 personas cuenta con 50 trenes y 21 estaciones, hace un recorrido de y 23km desde universidad hasta indios verdes.

La Línea 4 la caracteriza por el color verde agua, aquí diariamente transitan 26,466, cuenta con 10 estaciones, cuenta con 12 trenes, ya que es más pequeño. Su recorrido es de 10km desde Martin carrera a hasta santa Anita.

La siguientes es la línea 5, su color que la identifica es el amarillo. diariamente pasan diariamente 74,581 cuenta con 45 trenes y 13 estaciones y recorre 15km desde Pantitlán y politécnico.

La línea 6 tiene como identificación el color rojo. Diariamente transitan 43,740 personas, cuanta con 23 trenes, tiene 11 estaciones y recorre 13km desde el Rosario hasta Martín carrera.

<http://www.metro.cdmx.gob.mx/>

La línea 7 el color que lo caracteriza es el anaranjado, diariamente lo usan 89,614 usuarios. Cuenta con 32 trenes y 14 estaciones, y recorre 18km desde el Rosario hasta Mixcoac.

La línea 8 de color verde pasa diariamente 119,611, personas cuenta con 16 trenes y 19 estaciones recorre 20km desde Garibaldi hasta Constitución de 1917

La línea 9 su color que lo caracteriza café diariamente pasan 101,781 tiene 44 trenes cuenta 12 estaciones recorre 15km Tacubaya hasta Pantitlán.

Línea A lo caracteriza su color morado, diariamente pasan 87,496 personas, cuenta 23 trenes y 21 estaciones. Su recorrido es de 23km desde la estación Pantitlán hasta la Paz en el Estado de México.

Línea B diariamente la utilizan 144,774 personas trenes, la recorren 20 trenes, cuentan con 21 estaciones y recorre 23km desde Buenavista hasta ciudad Azteca.

Y por último La línea 12, la línea de estudio se identifica por su color dorado, diariamente pasa 86,118 personas cuenta 30 trenes y 20 estaciones y recorre 25 km desde Tláhuac hasta Mixcoac.

CUADRO #1 PERSONAS POR DIA ENTRANDO A LAS LINEAS

# LINEA	KM	#ESTACIONES	# TRENES	PERSONA POR DIA
1	18.8KM	20	50	227.911
2	23KM	24	45	245.303
3	23KM	21	50	200.955
4	10KM	10	12	26.466
5	15KM	13	45	74.581
6	13KM	11	23	43.740
7	18KM	14	32	89.614
8	20KM	19	16	119.611
9	15KM	12	44	101.781
A	17KM	10	23	87.496
B	23KM	21	20	144,774
12	25KM	20	30	86.118

CUADRO #2 DISTANCIA, KM, PERSONAS

LINEA	DISTANCIA /PROMEDIO	TRENES / KM	PERSONAS /TRENES
1	0.94	2.65	4.54
2	0.95	1.95	5.44
3	1.095	2.17	4.0
4	1	1.2	2.1
5	1.15	3	1.6
6	1.181	1.7	1.8
7	1.285	1.7	2.7
8	1.052	0.8	7.4
9	1.25	2.9	2.2
A	1.7	1.3	3.7
B	1.095	0.8	7.2
12	1.25	1.2	2.8

Una vez ya teniendo los datos del primer cuadro de trenes, estaciones y cuantas personas pasan diariamente y distancia que recorre, muestro un recuento de lo siguiente:

En este segundo cuadro lo diseñé para saber porque la falla de tiempo y traslado, y me di a la tarea de dividir tomando como punto de referencia la distancia vagones por km, personas por vagones y líneas del metro dividiendo estas cantidades.

En la primera línea 1 (rosa), que va desde observatorio hasta Pantitlán, nos dice que la distancia que recorre es de 18.8km /20estaciones =0.94 me da la distancia promedio después el número de trenes 50/18.8km = 2.65 después personas que transitan diariamente 227,911/50 trenes =4.54.

Línea 2 (azul) que va desde taxqueña hasta cuatro caminos su distancia promedio 23km/24 estaciones =0.95. para saber trenes y km dividí 23km/45 trenes =1.95 después 245,303 personas por día / 45 trenes =5.44

Línea 3 (verde), que va desde universidad hasta indios verdes distancia promedio 23km/21 estaciones =1.095 en seguida dividí 23km/50trenes=2.17 personas que transitan diariamente 200.955/50 trenes=4.0

Línea 4 (verde agua), que va desde Martin carrera hasta Santa Anita su distancia promedio es de 10km/10 estaciones=1. Despues 12trenes/10km=1.2. personas que transitan diariamente 74,581/12 trenes=2.1.

Línea 5 (amarillo), su recorrido va desde Politécnico hasta Pantitlán distancia promedio 15km/13 estaciones=1.15 en la siguiente columna 45 trenes/15km=3 las personas que transitan diariamente 74,581/45trenes=1.6

Línea 6 (rojo), su recorrido es del rosario a Martín carrera su distancia promedio 13km/11 estaciones=1.18 en trenes en trenes para sacar el resultado 23trenes/13km=1.8.

La línea 7 (anaranjado), para sacar su distancia promedio 18km/14estaciones=1.285 el resultado para 32 trenes / 18km=1.7 personas con

trenes $89,614/32=2.7$.

Línea 8 (verde), recorre de Garibaldi a constitución de 1817 la distancia promedio 20km/19 estaciones trenes entre km $16/20=0.8$ después 119,496 personas que transitan /16=2.7

Línea 9 (café), que va desde Pantitlán y Tacubaya la distancia promedio 15km/12 estaciones=1.25 después 44 trenes/15km=2.9, personas que transitan 101,781/44 trenes=2.2.

Línea A (morada), que va desde la Pantitlán la paz la distancia promedio 17km/10 estaciones =1.7 después se calculó 23trenes /17km=1.3 se calculó 87,496 personas que transitan diariamente/23=3.7.

Línea B (gris), que va desde buena vista y ciudad azteca la distancia promedio 23km/21estaciones =1.095 después se calculó trenes 20/23km=1.2 personas que transitan diariamente 144,774/20trenes=2.8.

La línea 12 (dorada), se calculó distancia promedió 25km/20 estaciones=1.25 después se calculó 30 trenes /25km=1.2 después personas que transitan diariamente 86,118/30=2.8.

Una vez realizado estos cuadros noté que el STC requiere de nuevas unidades para dar un buen servicio, y el resultado también me dio que es lento el servicio en la línea por la distancia promedio los trenes no cubren la demanda y el tiempo hasta quedan parados ante esto ya los reportes fueron confirmados por las autoridades del Metro, y anunciaron que la marcha de los trenes es lenta. El Sistema de Transporte Colectivo (STC) ha reportado fallas en cuanto a la solicitud de que se haga un menor tiempo entre estaciones, y la urgencia de nuevas unidades, las cuales pueden representar un gran peligro para los usuarios. Y las perdidas van en aumento para los ciudadanos por el dinero y tiempo, con además

muchos millones de pesos asignados para reparar y corregir estas fallas, los cuales no se reflejan en el servicio.

El 30 de octubre del 2012 se inauguró con bombo y platillo la línea dorada 12 y el 12 de marzo se cierran 11 estaciones del 2014 de sus 20 estaciones

Los usuarios dicen “El tiempo de mi traslado aumentó al doble. Además, si opto por usar mi carro, es peor, porque la Línea 12 quitó uno o dos carriles a la Avenida Tláhuac”,

“Hay días cuenta en los que es necesario esperar uno o dos camiones para no ir tan apretados. Si quiero ir sentada, tengo que dejar pasar hasta tres o cuatro camiones”.

También padece las consecuencias de estas fallas; además de invertir más tiempo en sus traslados, gasta hasta 15 pesos adicionales, al día, sobre todo cuando no puede abordar los camiones del Sistema de la Red de Transporte de Pasajeros (RTP) y tienen que trasladarse en microbús.

Pero en general el Sistema de Transporte Colectivo (metro), es el transporte con el mayor número de usuarios diariamente. Es rápido pese a su equipamiento que lleva años sin renovarse, sus instalaciones pese a algunos percances es la más segura sobre todo para mujeres y niños. Pero en lo referente a la Línea 12 es en verdad un caos llegar a los diferentes destinos que ofertaba esta línea, que como ya se mencionó creo muchas expectativas, y su costo fue muy alto. Otra cosa que me parece de mucha importancia mencionar es que; mucha gente en pláticas ajenas o con personas conocidas mencionan que las 11 líneas que se construyeron durante los gobiernos priistas casi nunca o por poco tiempo dejaron de dar servicio, y la única línea construida con un gobierno diferente enseguida fallo.

3.3 Las promesas incumplidas

Estas son algunas de las promesas que se hicieron cuando se inauguró la Línea 12 y que hoy están en el aire:

- * Se aplicará una alta inversión pública a la solución de problemas de transporte existentes en el sur de la Ciudad, en los recorridos de oriente a poniente.
- * Se disminuirá el tiempo excesivo de transporte por falta de infraestructura y congestión vial, hasta en 2 horas y media por día.
- * Se logrará generar un ahorro de hasta 18 pesos diarios por persona en viajes al centro de la ciudad.
- * Se disminuirá la contaminación del ambiente por emisiones de gases y ruido que desprenden los vehículos de combustión.

Promesas que son comunes en los dirigentes de la CDMX con tal de asegurar el voto ciudadano en elecciones futuras.

Conclusiones

El Sistema de Transporte Colectivo, (STC), tiene 48 años de llevar a su destino a los usuarios de la CDMX y Zona Metropolitana, con un parque vehicular de casi 400 trenes y doce líneas en operación. En la historia de este sistema de transporte se ha construido y reconstruido la historia de la CDMX, se han tomado figuras icónicas de la cultura náhuatl que pobló este espacio que ocupa hoy la ciudad, e igualmente muchas de sus estaciones tienen como destino lugares de gran riqueza cultural nacional.

Como ya se mencionó comenzó hace 48 años con el desembarco de los primeros trenes en el puerto de Veracruz, y durante su construcción se tuvo uno de los hallazgos más importantes en la historia nacional, (El adoratorio a Ecátlh, y numerosas ruinas arqueológicas que de alguna manera bajo la realización del proyecto ayudaron a reconstruir nuestro pasado.

El Sistema de Transporte Colectivo metro (STC), de la hoy CDMX durante su existencia igualmente ha visto diversos vaivenes en el contexto económico de la CDMX. Esta concentra gran parte de la producción, las ventas y los servicios generados en el país. Esta función económica es posible en gran parte por el sistema de transporte público de personas con que cuenta la metrópoli, y es este sistema de que cerca de 20 millones de personas diariamente.

La transportación y formación de la fuerza laboral es prioridad del gobierno, ya que tiene la responsabilidad de los medios de transporte claves en la CDMX. El STC ocupa el primer lugar en este rubro, con más de 4, 750, 000 viajes a diario sin contar transbordos, es organizador de la transportación popular cubriendo el centro, las zonas industriales e interconecta al resto de los medios de transporte colectivo, y el costo del boleto del metro es de los más baratos del mundo, a partir

de 13 de diciembre del 2013 tiene un precio de cinco pesos, se hace mención de esto porque desde 1969 sólo aumento once veces su precio. Y pese a que pueden notarse irregularidades su planeación puede competir con la de los diez países mejor renqueados económicamente por su buen funcionamiento.

En el mismo plano económico, el STC empieza a funcionar en los años del denominado “milagro mexicano” y la crisis estructural de 1971, además de la recesión inflacionaria de 1981. Tampoco hay que dejar un lado el auge petrolero. La razón de esto es que las personas de bajos recursos y aún la clase media pudieron sobrellevar estas crisis con empleos de baja remuneración y apoyándose en este servicio subsidiado gubernamentalmente haciendo más tolerable la situación económica familiar. El STC también entro a la economía mexicana con rasgos de modernidad occidental al planear estratégicamente las estaciones de acenso y descenso en los puntos de alto potencial económico donde los usuarios acceden fácilmente.

Y esta razón tiene su fundamento en que el transporte colectivo se vincula con la productividad del país. Directamente a través del desplazamiento por tierra de la fuerza laboral e indirectamente al posibilitar el traslado de los restantes núcleos de población.

La Línea 12, el tema en cuestión aumentó la movilidad en la metrópoli, aunque con fallas estructurales y de funcionamiento que se manifestaron en poco tiempo el metro sigue siendo un factor positivo de movilidad ciudadana.

Las entrevistas realizadas reflejaron descontento por parte de los usuarios, pero en ningún momento dijeron que dejarían de usar el servicio, más aún daban a entender que el metro es ya parte primordial en la vida de los capitalinos, y que se ha vuelto hasta una costumbre de vida el uso de sus instalaciones con algún fin

Por otra parte, los esquemas público -administrativos del funcionamiento de la red del metro muestran que es un sistema que funciona casi a la perfección,

pese a que siempre hay imprevistos sobre todo en las llamadas horas pico, los usuarios tienen preferencia por este medio de transporte.

Más en nuestro caso de estudio, la conclusión a que llego es que desde el inicio de su construcción fue controversial desde la forma de adquirir los terrenos ejidales. Además, en la línea ya son visibles los hundimientos y fracturas de la construcción ocasionados por el gran peso de los trenes

En cuanto a lo político la hegemonía del grupo de poder que se ha manifestado en un Estado fuerte; ha utilizado la funcionalidad de este tipo de transporte como una relación generadora de consenso con las clases populares en términos corporativistas hacia el Estado mexicano.

Económica y políticamente también ha degenerado en clientelismo político electoral ya que las necesidades económicas de la población muchas personas utilizan las instalaciones del metro y sus alrededores como puntos de venta de distintos productos y servicios. Jurídicamente estas actividades están prohibidas pues las instalaciones de este medio de comunicación son zonas federales.

Además de que crean problemas de acceso, salubridad y problemas de delincuencia por la reducción de visibilidad en zonas estratégicas para los vigilantes de las instalaciones. Y estos comerciantes informales muchas veces están condicionados para seguir conservando su lugar de ventas dentro o fuera de las instalaciones con el otorgamiento de su voto durante los procesos electorales para favorecer a los políticos que apoye la administración del STC.

A mi manera de ver las cosas, la solución es que no sólo el STC Metro, sino todo servicio de transporte que sea utilizado por la ciudadanía no sea visto ni utilizado como botín político, y la Administración pública cumpla con su labor de “proveer de lo que hace falta”

Bibliografía

Navarro Benítez Bernardo, El metro de la ciudad de México Desarrollo y Perspectivas de entre 1978 y 1981 donde este medio de transporte jugó un papel determinante para solventar el modo de transporte rápido y de bajo costo.

Manuel Perlo Cohen, Murillo López Sandra, ¿Qué opinan los usuarios de la nueva Línea 12 del metro?

Sistema de Transporte Colectivo (2007). «Datos de Operación». Ciudad de México, México: Sistema de Transporte Colectivo 9 Noreña Casado, Francisco y Castañeda Narváez, Carlos (1985).

Sistema de Transporte Colectivo (2007). «Decreto de creación del Sistema de Transporte Colectivo». Ciudad de México, México: Sistema de Transporte Colectivo.

Consejería Jurídica y de Servicios Legales del Distrito Federal (6 de noviembre de 2007). «Estatuto orgánico del Sistema de Transporte Colectivo». Gaceta Oficial del Distrito Federal (Ciudad de México, México: Gobierno del Distrito.

Ziccardi Alicia. Gobernabilidad y participación ciudadana en la capital. México, UNAM, Porrúa, 1998, p p39-122.

Periódico la Jornada, Varios Números

Semanario Proceso, Varios números.