



Casa abierta al tiempo

**UNIVERSIDAD AUTÓNOMA METROPOLITANA IZTAPALAPA**

**DIVISIÓN DE CIENCIAS SOCIALES Y HUMANIDADES**

**DEPARTAMENTO DE ANTROPOLOGÍA**

**LICENCIATURA EN ANTROPOLOGÍA SOCIAL**

**“¿HACIA DÓNDE SE DIRIGE LA CIUDAD DE MÉXICO?: LA LÍNEA  
DORADA Y EL TRASPORTE PÚBLICO”**

Trabajo terminal

que para acreditar las unidades de enseñanza aprendizaje de

*Trabajo de Investigación Etnográfica Aprox. Interpretativa y Análisis Interpretativo III*

y obtener el título de

LICENCIADO EN ANTROPOLOGÍA SOCIAL

presenta

**Omar Alexander Paniagua Vera**

Matrícula No. 207316349

Comité de Investigación:

Directora: Dra. Angela Giglia Ciotta

Asesoras: Dra. Norma Angélica Jaramillo Puebla

Dr. José Alejandro Reyes Guerra

Ciudad de México

Septiembre 2018

## ÍNDICE

Introducción.....	5
-------------------	---

### *CAPÍTULO I. PROMOCIÓN DE LA CIUDAD DE MÉXICO*

Trasformación urbana y rescate de espacios públicos.....	9
Rehabilitación de la Plaza Garibaldi.....	13
Programa de recuperación de bajo puentes.....	14
Parques de bolsillo.....	16
Iniciativas y leyes a favor de los derechos sexuales y reproductivos.....	18
El gobierno del Distrito Federal busca transitar hacia una ciudad compacta.....	21

### *CAPÍTULO II. EL TRANSPORTE PÚBLICO EN LA CIUDAD DE MÉXICO*

Introducción.....	23
¿Cómo y en qué se viaja en la Ciudad de México?.....	26
Sistema de transporte colectivo metro y trolebús.....	25
Tren ligero, metrobús.....	28
RTP.....	29
Transporte concesionado.....	30
Microbuses, vagonetas y taxis.....	30
Bici taxis, Moto taxis y carritos “golf”.....	34
Autos particulares.....	35
Infraestructura y movilidad.....	36

### *CAPÍTULO III. LA LÍNEA 12. UN EJEMPLO DE LA MODERNIZACIÓN DE LA CIUDAD*

Principales características de la línea 12.....	40
Familiarizan con la línea dorada.....	42

La inauguración de la línea dorada: una grandeza de México.....	43
Objetivos y beneficios de la L12.....	46
El reto de la obra.....	47

*CAPÍTULO IV. UN RECORRIDO POR LAS ESTACIONES DE LA LÍNEA DORADA*

• Mixcoac.....	50
• Insurgentes sur.....	55
• Hospital 20 de noviembre.....	56
• Zapata.....	60
• Parque de los Venados.....	62
• Eje Central.....	62
• Ermita.....	64
• Mexicalzingo.....	66
• Atlalilco.....	72
• Culhuacán.....	75
• San Andrés Tomatlán.....	76
• Lomas estrella.....	77
• Calle 11.....	78
• Periférico.....	80
• Tezontle.....	82
• Olivos.....	89
• Nopalera.....	91
• Zapotitlán.....	93

- Tlaltenco.....94
- Tláhuac.....105

*CAPÍTULO V. ENCUESTAS Y TESTIMONIOS*

Introducción.....108

Encuestas.....110

Testimonios.....115

*CAPÍTULO VI. DON GERARDO: UN VECINO ORGANIZADO*

Entrevista al señor Gerardo Murillo.....119

Los habitantes de la colonia prado Churubusco se oponen a la  
 Construcción de la estación Vía Láctea.....120

Entrevista del Diario Sipse.Com. Periódicos a la señora María  
 Carmen.....121

Comerciantes de Tláhuac se encadenan a un pilote de la línea.....123

*CAPÍTULO VII. CÓMO LOS TRANSPORTISTAS LOCALES VEN AL METRO*

Microbuses.....124

Taxis.....125

Moto-taxis.....125

CONCLUSIONES.....129

BIBLIOGRAFÍA.....134

## INTRODUCCIÓN

En el presente trabajo pretendo mostrar la forma en que ha cambiado la Ciudad de México a partir de los gobiernos llamados “de izquierda”, particularmente durante el mandato de Marcelo Ebrard. De esta forma, realizaré un recuento de algunas de las iniciativas que forman parte de este periodo y también de las políticas principales que han marcado esta ciudad como vanguardista; las cuales no sólo existen con el objetivo de generar políticas y leyes si no que han mejorado la imagen, seguridad, transporte y la igualdad entre géneros, incluyendo a los sectores llamados minoritarios.

En ese sentido, otro punto relevante a considerar fue la construcción de las líneas del metrobús que, además de modificar la imagen de diversas avenidas, desplazó de las calles a cientos de microbuses. Gracias a este nuevo transporte se ordenó y mejoró la vialidad: el metrobús es un transporte ecológico, seguro, rápido y moderno. Sabemos que los medios de transporte son parte vital para la sociedad, sin ellos no existiría desarrollo económico e intercambio cultural pues permite la circulación de personas y bienes; simplemente, sin el transporte no podríamos desplazarnos de un lugar a otro. Otra realidad es que, los países invierten grandes cantidades de dinero en infraestructura para mejorar el transporte, con esto se busca generar cada vez nuevas alternativas para que se pueda transportar más gente y, a su vez, mercancías, gastando menor energía y realizándolo con mayor orden.

En el periodo de las administraciones que ya he señalado, se mejoró el transporte público y también se dieron otras alternativas de movilidad, por ejemplo el uso de la bicicleta: se generaron ciclo vías, estacionamientos e infraestructura lo cual impulsó su uso en la ciudad con gran éxito.

En cuanto a la imagen e infraestructura de la ciudad, el gobierno —junto con la iniciativa privada— se dio a la tarea de rescatar y rehabilitar espacios públicos como fue la Alameda, Garibaldi y la Villa. Por otro lado, el hecho de que la calle Madero se convirtiera en paso peatonal ha tenido mucho éxito, cientos de ciudadanos la visitan a diario pues se ofrece una gran gama de servicios de primera.

Otro punto relevante es que esta ciudad se volvió muy segura. En los años 90 el panorama no era muy alentador: el secuestro, el robo de automóviles, el asalto, el ambulante y la contaminación generaron que cientos de capitalinos salieran de su lugar de residencia. Sin embargo, en el gobierno de Andrés Manuel López Obrador (cuyo periodo abarcó del 5 de diciembre del 2000 al 29 de julio de 2005) y bajo las recomendaciones y asesorías de Rudolph Giuliani, esta capital se renovó considerablemente, lo cual nos ha posicionado hoy como una de los estados más seguros de la República Mexicana.

*La línea dorada, “Una gran obra para celebrar el bicentenario”.*

Este trabajo muestra, principalmente, los avances que se lograron en materia de transporte público. Obra compleja y requerida que se llevó a cabo bajo el gobierno de Marcelo Ebrard, (del 5 de diciembre de 2006 al 4 de diciembre de 2012). La línea 12 del metro corre desde la estación Mixcoac hasta Tláhuac pasando por muy distintas zonas, de las cuales presento opiniones de toda índole: a favor y en contra, desde los habitantes de las zonas residenciales hasta la zona de ejidos; desde locatarios hasta el ambulante. En varios de los casos, la gente estaba en contra pues expresaba cierto temor de tener una estación del metro cerca y que esto causara llegada de ambulante, presencia masiva de los usuarios o la pérdida de su patrimonio y de su seguridad. Al respecto, el gobierno aseguró que esta línea sería la única que estaría libre de los llamados “vagoneros” y del comercio ambulante, además de

que la seguridad sería una de sus prioridades pues fueron instaladas cámaras de seguridad tanto en el exterior como en el interior.

La particularidad de este trabajo reside en que nuestro cómo la construcción del metro y su puesta en operación modificó la interacción y la dinámica de los habitantes a su alrededor y cómo en algunos casos modificó y transformó el espacio público y privado. Incluso cuando los trabajos del metro ya hubieran concluido, se seguirían generando cambios, para muestra las nuevas construcciones que se están formando a raíz de esta línea además de que se le dio mayor plusvalía a las casas y terrenos que se encuentran cerca de esta nueva línea del Sistema de Transporte Colectivo.

Por otro lado, esta línea cobra una importante relevancia ya que es el primer metro realizado por un gobierno de izquierda conectando el oriente con el poniente, pasando por ejidos, pueblos urbanos y zonas residenciales. Además, esta línea dará otra opción de transporte a la zona de Tláhuac ya que la única vía de acceso es la avenida Tláhuac, que la mayoría de las veces estaba saturada y los únicos medios de transporte de esta demarcación eran los microbuses, las “peceras”, moto taxis, taxis y camiones.

*“De dorado a cobre”.*

Lamentablemente, ya cuando iba a terminar este trabajo, el 11 de marzo del 2014 se dio a conocer la noticia de que dejaría de funcionar una parte de la línea, once de las veinte estaciones del tramo elevado que van de Culhuacán a Tláhuac dejarían de funcionar al menos por seis meses, pues se corría el riesgo de un descarrilamiento de los convoyes a causa el desgaste de los rieles y ruedas férreas de los trenes por una incompatibilidad de trenes y vías; además, los durmientes de concreto presentaban fracturas pues se omitieron los de madera que son más costosos pero mucho más resistentes. Ante esto, el gobierno

capitalino dispuso de 300 autobuses de la Red de Transporte de Pasajeros (RTP) descuidando otras rutas. Joel Ortega, director del Sistema de Transporte Colectivo (STC), anunció que por cada día no laborado de la línea 12 el metro devolvería el costo del viaje (este reembolso se haría a través de la tarjeta electrónica del metro a los usuarios de la línea 12). Así pues, el presente análisis se concentra sobre los cambios que han acontecido hasta ahora en los espacios que se encuentran alrededor de las estaciones de la línea 12 y sobre las opiniones de los habitantes y usuarios acerca de esta “gran” obra.

#### *Metodología.*

Para lograr tales propósitos, este trabajo fue elaborado con base a consultas bibliográficas, observaciones y testimonios obtenidos en el trabajo de campo el cual consistió en la aplicación de varias entrevistas a usuarios, ambulantes, habitantes de las diferentes estaciones, locatarios, choferes y trabajadores de la empresa ICA con el propósito de identificar su visión y postura. Otra base bibliográfica de apoyo fueron los periódicos, libros, la radio, televisión e internet y para concluir con la investigación hice un recorrido por todas las nuevas estaciones de la línea dorada realizando un registro fotográfico. Los motivos por los cuales decidí el tema de esta investigación fueron la familiaridad y el conocimiento empírico que tenía sobre la zona en la que empecé el trabajo.

## CAPÍTULO I. PROMOCIÓN DE LA CIUDAD DE MÉXICO

El objetivo de este capítulo es dar a conocer los avances y transformaciones de la ciudad acontecidos durante los gobiernos de izquierda, destacando que la tendencia de estos cambios es hacer una ciudad compacta. También me interesa resaltar las modificaciones que han sufrido las leyes a favor de la comunidad LGTV y para dejar que la interrupción del embarazo sea un crimen.

La Ciudad de México, en los últimos doce años, ha dejado de fungir sólo como la capital de negocios para encaminar sus objetivos hacia formar una urbe turística, cosmopolita y de vanguardia. Lo anterior se puede comprobar ya que se emprendió uno de los programas más ambiciosos del país para el cual se realizaron remodelaciones, construcciones con inversiones públicas y privadas y otras en una coparticipación pública-privada. Estas variaciones no sólo se reflejaron en la infraestructura, también en el ámbito social pues el gobierno capitalino generó y creó nuevas políticas, leyes y reformas macroeconómicas y neoliberales.

El gobierno de Marcelo Ebrard (que abarcó el periodo del 5 de diciembre de 2006 al 15 de diciembre del 2012) se caracterizó por darle importancia al espacio público, a la movilidad y a la equidad de género otorgándole reconocimiento a los derechos sexuales y reproductivos. En este sentido, la Ciudad de México se fue perfilando como una de las ciudades más importantes, algunos de los proyectos y objetivos de ese gobierno era revitalizar la zona céntrica de la ciudad para impulsar el turismo.

### *Transformación urbana y rescate de espacios públicos.*

Este proyecto de transformación urbana y rescate de espacios públicos tiene sus orígenes en el gobierno del ex jefe capitalino Andrés Manuel López Obrador (cuyo periodo abarcó del 5 d diciembre de 2000 al 29 de julio de 2005) pues cuando tomó las riendas de la ciudad, ésta se encontraba sumergida en un caos. Gracias a diversos factores –la delincuencia tenía aterrados a los capitalinos, el centro se encontraba casi abandonado, sus edificios históricos se encontraban en malas condiciones y el ambulante lo ocupaba casi todo para vender sus mercancías, la Alameda Central estaba ocupada por personas en condición de calle, la prostitución y los vendedores ambulantes– los ciudadanos y el turismo se limitaron a no visitar el zócalo.

Según lo que escribe Diane Davis, Andrés Manuel López Obrador, ex jefe del Gobierno del Distrito Federal y Marcelo Ebrard, ex secretario de Seguridad Pública (y luego jefe de gobierno) decidieron en el 2003 contratar como asesor a Rudolf Giuliani y así mismo llevar a cabo el desarrollo del programa “Cero tolerancia” para reducir la delincuencia financiado por el sector privado que incluía al desarrollo inmobiliario y bienes raíces, empresas multinacionales, el sector turístico. Por otro lado, Carlos Slim (que es el presidente del comité ejecutivo del consejo consultivo para el rescate del Centro Histórico, con su Inmobiliaria Carso) adquirió 64 inmuebles y predios del centro de la ciudad.

En este caso, como indican Borja y Castells “un alto riesgo de la globalización es que se haga para una elite: se vende una parte de la ciudad, se esconde y se abandona el resto” (Borja y Castells ,1997:184 Local y Global). A partir de un modelo llamado “ventanas rotas”, el plan no sólo pedía restringir el libre tránsito sino que también se solicitaba criminalizar ciertas conductas públicas, entre ellas el uso restringido del espacio

público, la disminución de la economía informal, la prostitución, a los limpia parabrisas y niños de la calle; en total eran 146 recomendaciones. Otro punto importante a realizar era instalar cámaras de seguridad, modernizar las estrategias y operaciones de la policía y su unificación en un solo mando. Todo este plan era para fomentar el desarrollo inmobiliario en el centro de la ciudad y llevar a cabo la rehabilitación del centro histórico<sup>1</sup>. Con esta asesoría, la ciudad se convirtió en un lugar más seguro. Después de que Andrés Manuel López Obrador concluyera su gestión, su sucesor emprendería un buen gobierno, de hecho durante su mandato, en 2010, fue considerado como el mejor Alcalde del mundo. El gobierno de Marcelo Ebrard se caracterizó por la gran inversión en infraestructura con la rehabilitación de la Alameda Central, Garibaldi, la Villa, el Arco Norte y el corredor Madero. Se re encarpitaron avenidas, se construyó la autopista urbana y se emprendió un proyecto para el rescate de espacios públicos como los bajo puentes. Uno de los mayores logros de este gobierno capitalino fue que logró revitalizar el centro histórico, por ejemplo al peatonalizar la calle Madero, en el 2010, ya que cobró una dinámica y. en especial, se activó la vida nocturna; los visitantes se incrementaron y encontraron en esta calle un lugar para caminar tranquilamente, ir de compras, adquirir algún servicio a la vez que pueden gozar del entretenimiento que ofrecen los magos, músicos, estatuas vivientes y de las botargas que se alojan en esta calle.

Otro “rescate” o remodelación fue el de la Alameda Central. Esta recreación tardó alrededor de ocho meses: se retiró a los vendedores ambulantes, se instaló un sistema de

---

<sup>1</sup> Davis Diane, Consultado (2007) en <http://www.jornada.unam.mx/2002/10/11/042n1cap.php> y en <http://www.terra.com.mx/noticias/articulo/118710/Entrega+Giuliani+recomendaciones+al+DF.htm>.

riego, se sustituyó el pavimento por mármol blanco, se modificó el alumbrado y se embellecieron las fuentes. Al hacer este tipo de renovación, el gobierno capitalino por un tiempo resguardó la Alameda para restringir la entrada a personas no deseadas que antes daban mal uso de este espacio. Entre los nuevos lineamientos se prohíbe acampar, realizar actos públicos, usar motocicletas, bicicletas, patinetas o patines; también está prohibida la entrada de mascotas (perros). Con este nuevo reglamento, las personas como por ejemplo los indigentes que usaban este espacio se tuvieron que ir a otras plazas o parques (como la de San Fernando que está muy cerca de ahí), pues el objetivo de las nuevas políticas es rescatar los espacios públicos y dejar fuera de estos lugares renovados a las personas que por mucho tiempo estuvieron ahí<sup>2</sup>.



Imagen tomada de <http://www.obrasenmiciudad.df.gob.mx/?p=23653>, donde se observa la restricción a la Alameda.

---

<sup>2</sup> Consultado en <http://www.eluniversaldf.mx/home/restringen-la-alameda-a-mascotas-ambulantes-y-en-marchas.html>

### *Rehabilitación de la plaza Garibaldi.*

La remodelación y rescate del espacio es parte del proyecto capitalino. Prueba de ello, la rehabilitación que se llevó a cabo en la plaza Garibaldi, junto con la construcción del museo del Tequila y el Mezcal en el 2009, para integrar esta plaza al proyecto “Reforma-Centro Histórico”. A pesar de que esta plaza era muy visitada se encontraba en el abandono pues numerosas personas en situación de calle hacían sus necesidades alrededor de este lugar, además de que se presentaban frecuentemente diversos delitos como robos, asesinatos y problemas asociados con el ambulante.

Para activar esta plaza se sustituyeron pisos, bancas y alumbrado público. Se construyó un jardín con agaves, la vigilancia en la zona se incrementó, situación que no ha servido de mucho ya que en las inmediaciones de esta plaza los giros negros están presentes. Para este proyecto el gobierno y el sector privado invirtieron 200 millones de pesos<sup>3</sup>. Los resultados de rescate de esta plaza no fueron los esperados pues a los visitantes tradicionales no les gustó el tipo de remodelación. Un punto interesante es que ya no se permite ingerir bebidas alcohólicas, circunstancia que ha provocado el disgusto de los visitantes que dejaron de visitar la zona. En este contexto, los mariachis son los más perjudicados pues dicen que se sienten incómodos con esta nueva remodelación y también que su trabajo ha disminuido. El Profesor de Urbanismo de la UNAM, Luis Soto, opina que: “Los espacios tienen que responder a las demandas del entorno social y cultural, así como a las dinámicas que se generen ahí” y no deja de reconocer que aunque “es una propuesta de diseño interesante se pierde el sentido tradicional que hace que la gente pueda o no permanecer en un sitio”. Por otro lado el investigador asegura que la plaza no debería

---

<sup>3</sup> Consultado en <http://www.df.gob.mx/index.php/rehabilitacion-de-la-plaza-garibaldi>

ser tan abierta además se deberían poner bancas y árboles, además de que “el mariachi va a estar en un entorno que no le corresponde, frente a unos muros de vidrio con sus siluetas y columnas de metal. Es un choque que no integra. Se va a pasar de una plaza cultural-social-tradicional a una plaza comercial”<sup>4</sup>.

En la actualidad, el Distrito Federal cuenta con cuatro zonas consideradas como patrimonio cultural de la humanidad por la UNESCO: el Centro Histórico, Xochimilco, la Casa de Luis Barragán y Ciudad Universitaria. Por otro lado, el gobierno ha creado corredores turísticos para impulsar el turismo nacional e internacional, estos son: Reforma-Centro Histórico, Chapultepec-Polanco, Condesa-Roma y Catedral- Basílica. Aunque el gobierno ha tenido mucho éxito en estos proyectos, sólo ha invertido en la zona Centro y sur de la ciudad, donde, por cierto, el sector privado ha puesto sus intereses; en cambio, la zona de Xochimilco se ha dejado en el abandono y no se le ha dado la inversión ni el mantenimiento adecuado.

#### *Programa recuperación de “bajo puentes”.*

En la ciudad de México cada espacio público es disputado y ambicionado por diversos grupos: ambulantes, el sector empresarial y de servicios. El gobierno capitalino –en su proyecto de transformación y rescate de espacios públicos– ha decidido rentar y transformar los espacios que se encuentran en los bajo puentes, ya que se consideran espacios desperdiciados y abandonados que únicamente se han utilizado como basureros, refugio de personas en condición de calle, bodegas o depósitos de basura y son invadidos o usados por el ambulante.

---

<sup>4</sup> Consultado en <http://transeunte.org/2009/09/01/consideran-poco-incluyente-recuperacion-plaza-garibaldi/>

La administración capitalina plantea invertir (en promedio por cada bajo puente) cerca de 12 millones de pesos, con el objetivo de rescatar 71 bajo puentes de los 74 que se encuentran en el Distrito Federal. Así, la inversión total será de 700 millones de pesos según la página del economista<sup>5</sup>. El gobierno trabajará bajo un esquema de interacción de permiso administrativo temporal revocable. Este plan plantea desarrollar locales comerciales, estacionamientos controlados por los usuarios, además de que se integrará en estos espacios zonas recreativas, culturales, áreas verdes y juegos infantiles; estos espacios contarán a su vez con iluminación, cámaras de seguridad y se repartirá el espacio de la siguiente manera: 30% locales, 20% estacionamientos y 50% destinado al espacio público<sup>6</sup>.



Uno de los bajo puentes remodelados. Imagen tomada de [http://diario.mx/Nacional/2013-05-29\\_dd944529/transforman-el-df-con-proyectos-bajo-puentes/](http://diario.mx/Nacional/2013-05-29_dd944529/transforman-el-df-con-proyectos-bajo-puentes/)

---

<sup>5</sup> Consultado en <http://eleconomista.com.mx/distrito-federal/2011/08/05/destinan-700-mdp-recuperar-bajo-puentes-df>

<sup>6</sup> Consultado en <http://www.eluniversaldf.mx/miguelhidalgo/nota48705.html>

El gobierno también planea construir gasolineras en los bajo puentes, según el periódico “El gráfico” publicado el 29 de noviembre del 2012, se han presentado seis solicitudes para construir gasolineras, colocando los contenedores de gasolina en la superficie. Esta idea surgió con el manual para la conservación y mantenimiento de los bajo puentes del Circuito Bicentenario, elaborado en el 2009 por la SEDUVI. Estas solicitudes todavía se están estudiando pues podría representar un alto riesgo<sup>7</sup>.

### *“Parques de bolsillo”*

Según algunas fuentes, los “parques de bolsillo” tienen como objeto fomentar la convivencia vecinal y, al mismo tiempo, mejorar la imagen de la ciudad. Estos pequeños parques se pueden crear en espacios abandonados que cuenten con una superficie que tenga entre 100 y 400 metros cuadrados. Estos sitios son convertidos en áreas donde los ciudadanos se reúnen y realizan diversas actividades culturales. En este tipo de parques hay macetones, macetas con pequeños árboles y con plantas, aparatos para hacer ejercicio, juegos infantiles, bancas y mesas. De hecho, para activar estos “parques de bolsillo” se tomó el modelo de Europa. La SEDUVI dice que: “Se busca regular el flujo peatonal y construir pequeños puntos de convivencia que sean espacios sostenibles, sustentables, accesibles y equipados con materiales reciclables”. El costo de cada parque es de 1 millón 300 mil pesos que serán financiados por el gobierno capitalino, con fondos federales y con la participación privada. Además, en una conferencia el día 26 de noviembre del 2013 el actual jefe de gobierno Miguel Ángel Mancera dijo que se invertirán 6 millones de pesos en diez parques de bolsillo que contarían con *Wifi*.

---

<sup>7</sup> Diario “El Gráfico” del 29 de noviembre de 2012.

Las primeras zonas donde se colocaron estos parques fueron en Coyoacán, la Condesa, en el Zócalo y en Cuauhtémoc; en total ya suman 150 parques de este tipo, el gobierno prevé llevarlos a las dieciséis delegaciones.





Imágenes tomadas de Internet del parque de bolsillo colocado en el Zócalo del DF<sup>8</sup>.

### *Iniciativas y leyes a favor de los derechos sexuales y reproductivos.*

Durante la gestión de Marcelo Ebrard, el 21 de diciembre del 2009, la Asamblea Legislativa aprobó una enmienda al artículo 146 del Código Civil en el que se autorizaban las bodas de personas del mismo sexo. Con este hecho, la Ciudad de México se convertiría en la decimocuarta jurisdicción en el mundo en aprobar y legalizar esta ley. Algunos otros países que lo han hecho son España, Canadá y Bélgica.

Al siguiente año, el 16 de agosto del 2010, la Suprema Corte de Justicia de la Nación dio su consentimiento para modificar el Código Civil de la Ciudad de México y de esta forma permitir que los matrimonios del mismo sexo pudieran adoptar niños. Sin embargo, esta nueva ley generó mucha controversia entre los sectores religiosos y grupos

---

<sup>8</sup> Consultadas en <http://www.excelsior.com.mx/comunidad/2013/11/26/930594>,  
<http://www.elfanzine.tv/2013/07/ya-conoces-los-parques-de-bolsillo/>,  
<http://www.seduvi.df.gob.mx/portal/docs/InfografiaParquesBolsillo.pdf>

de familias conservadoras pues indicaban que los niños estarían en peligro de ser abusados, y que tener padres del mismo sexo no es una familia “normal”. A lo anterior respondió el ministro Sergio Valls en una entrevista de la empresa de noticias CNN: “Sería constitucionalizar la discriminación, cualquiera que sea su tipo u origen, evitando la existencia de familias homoparentales o haciendo que no existan”<sup>9</sup>.

Otra iniciativa que surgió a favor de este grupo social fue que el gobierno agilizó los trámites para las personas que cambiaron de sexo por medio de una operación quirúrgica y, de esta forma, pudieran obtener una nueva identidad en un mes; anteriormente los trámites eran muy tardados y engorrosos. Los grupos LGBT consideraban que era incomodo e incoherente tener papeles de un sexo cuando ya tienen otra personalidad<sup>10</sup>. Una situación interesante a este respecto es que con estas nuevas iniciativas el gobierno buscaba promover y atraer el turismo gay y así, fue creando un programa de actividades para fomentar el desarrollo y consolidación del Distrito Federal en este segmento turístico LGTB; logrando estar en el número diecisiete dentro de las ciudades que conforman el ranking Gay Friendly y el cuarto lugar en las ciudades de Latinoamérica más visitadas por este grupo, uno de los más importantes en el mundo por su gran número de turistas y la derrama económica que generan<sup>11</sup>.

Por otro lado, el gobierno capitalino promovió, a favor a los derechos sexuales y reproductivos, una nueva iniciativa que consistía en el préstamo de vientre para procrear el

---

<sup>9</sup> Consultado en <http://mexico.cnn.com/nacional/2010/08/16/la-suprema-corte-aprueba-el-derecho-de-adopcion-a-matrimonios-gay>), ([http://es.wikipedia.org/wiki/Matrimonio\\_entre\\_personas\\_del\\_mismosexo\\_en\\_el\\_Distrito\\_Federal\\_\(M%C3%A9xico\)](http://es.wikipedia.org/wiki/Matrimonio_entre_personas_del_mismosexo_en_el_Distrito_Federal_(M%C3%A9xico)))

<sup>10</sup> Consultado en <http://www.eluniversal.com.mx/ciudad-metropoli/2013/impreso/gdf-agilizara-identidad-de-transexuales-117786.htm>

<sup>11</sup> Consultado en <http://aristeguinoticias.com/2809/kiosko/el-df-en-lugar-17-del-ranking-de-ciudades-gay-friendly/>)

hijo de otra persona a través de una técnica conocida como “vientre subrogado”. Esta ley indica que si una pareja es infértil o si la salud de la mujer que pretende embarazarse corre riesgo, podría solicitar a otra mujer (bajo su consentimiento) se desarrolle en su vientre un embrión de los otros padres. Esto se realizaría bajo el acuerdo y la firma de un notario, el préstamo sería sin fines de lucro y no generaría ningún tipo de parentesco. En otras ciudades y países de primer mundo como Italia, Alemania, Nueva York (entre otras ciudades) ya se han aprobado este tipo de leyes. Por su parte, la iglesia católica se manifestó en contra de esta iniciativa y emitió varias críticas como las siguientes:

La maternidad subrogada cosifica a los seres humanos al convertir a los futuros bebés, desde que son embriones, en una mercancía que, con la excepción de uno o dos, será desechada, y sólo servirá para asegurar que quienes han contratado el procedimiento puedan tener un hijo [...] recurren a jóvenes económicamente vulnerables, que ven en la renta temporal de su cuerpo una salida temporal a sus condiciones de pobreza<sup>12</sup>.

Pero sin duda, una de las iniciativas más controversiales y que causó una polémica interesante fue la ley que despenalizaba la interrupción del embarazo en 2007. Las críticas de la iglesia católica, los sectores conservadores y el partido Político Acción Nacional (PAN) surgieron inmediatamente hacia el exjefe de gobierno capitalino Marcelo Ebrard a quien por cierto casi le cuesta la excomunión. En el pasado, este acto de interrupción únicamente estaba permitido en casos de violación, malformación del feto o si es que el embarazo pusiera en peligro la vida de la madre; el aborto estaba penalizado de tres a cinco años de prisión. Ahora, con la nueva ley se podría interrumpir el embarazo dentro de las primeras doce semanas de gestación. En este sentido, el debate y enfrentamiento se vio

---

<sup>12</sup> Ver <http://www.aciprensa.com/noticias/mexico-ley-de-vientre-de-alquiler-significara-cosificar-al-embrión-y-a-la-mujer-http://mexico.cnn.com/nacional/2010/12/01/la-ciudad-de-mexico-aprueba-que-las-mujeres-puedan-prestar-sus-vientres>

enmarcado por diferentes sectores sociales, desde las feministas que estaban a favor hasta las conservadoras que se postulaban en contra; algunos científicos y religiosos. Según el portal el País, el Colegio de Bioética fijó su posición científica con la siguiente declaración:

Que el embrión de doce semanas no es un individuo biológico, ni mucho menos una persona: carece de vida independiente, ya que es totalmente inviable fuera del útero. El desarrollo del cerebro está apenas en sus etapas iniciales y no se han establecido las conexiones nerviosas que caracterizan al ser humano. El embrión, por tanto, no experimenta dolor ni ninguna otra percepción sensorial<sup>13</sup>.

Sin embargo, según el portal el País, los conservadores iniciarían una lucha en contra de esta ley. El grupo se titula Pro Vida

El grupo ultra Pro Vida ha sido el gran protagonista. Llevó a las puertas de la Asamblea miles de firmas de ciudadanos para exigir frenar el debate y colocó un amplio cartel en la Catedral Metropolitana con las imágenes de la Virgen María y Jesucristo con bebés en los brazos para expresar su rechazo al aborto. Su presidente, Jorge Serrano Limón, convocó un movimiento pacífico de “desobediencia civil” para bloquear clínicas y pedir a los directores de hospitales y a los médicos que no acaten la ley<sup>14</sup>.

*El gobierno del Distrito Federal... ¿busca transitar hacia una ciudad compacta?*

El actual jefe de gobierno de la Ciudad de México, Miguel Ángel Mancera, (cuyo periodo abarca del 5 de diciembre de 2012 al 4 de diciembre de 2018) presentó su plan de desarrollo urbano y ordenamiento territorial en el que plantea una ciudad compacta, construyendo viviendas verticales, edificios, torres, mega proyectos; con esto pretende que los habitantes vivan más cerca de su escuela, trabajo y de las zonas de comercio y diversión. Se cree que con esto se mejoraría el nivel de vida, se disminuirán los contaminantes y la pérdida de tiempo en horas de transporte. El jefe de gobierno tiene la

---

<sup>13</sup> Consultado en [http://es.wikipedia.org/wiki/Aborto\\_en\\_M%C3%A9xico](http://es.wikipedia.org/wiki/Aborto_en_M%C3%A9xico)

<sup>14</sup> Consultado en [http://internacional.elpais.com/internacional/2007/04/25/actualidad/1177452003\\_850215.html](http://internacional.elpais.com/internacional/2007/04/25/actualidad/1177452003_850215.html)

intención de rescatar las zonas en desuso para construir grandes edificios en la que puedan habitar varias familias. La Ciudad de México, en la actualidad, vive un proceso de repoblamiento debido a que, a comparación de otros estados de la República Mexicana donde el crimen organizado ha terminado con la paz de los habitantes de provincia, se ha convertido en una ciudad muy segura y ha mejorado su imagen urbana y su función social. A diario, recibe a millones de personas que vienen buscando trabajo, servicios, escuela o un lugar para vivir a causa de los efectos desiguales que se viven en el resto del país. En ese sentido, el titular de la SEDUVI, Simón Neumann se manifestó a favor de la ciudad compacta afirmando que:

la ciudad compacta es un modelo de desarrollo que busca hacer eficientes los recursos económicos, sociales y ambientales [...] crecer para adentro, para arriba, potenciando y mejorando la infraestructura y servicios existentes acercando la vivienda a los servicios, una ciudad es cerca y vive en colectivo: en los espacios públicos, en los lugares y en las actividades donde nos encontramos todos, que ofrezcan nuevas y mejores opciones una ciudad dinámica<sup>15</sup>.

Según algunos ciudadanos y ecologistas argumentan que este plan de ciudad compacta únicamente es afín a los intereses de las inmobiliarias. Harvey menciona al respecto que

el gran capital privado se mueve de un círculo a otro en función de los ciclos económicos, lo que provoca cambios en la fisonomía de las ciudades, de tal suerte que cuando lo inmobiliario deja de dar rendimientos atractivos a los inversionistas, sucede la degradación, el deterioro o el abandono de ciertos espacios. Desde luego también acontece lo contrario: cuando en lo inmobiliario hay valor agregado para las inversiones se realizan grandes construcciones orientadas al embellecimiento, arreglo, revitalización y rescate de algunas zonas<sup>16</sup>.

---

<sup>15</sup> <http://ciudadesactivas.org/df-una-ciudad-compacta-dinamica-y-equitativa/>

<sup>16</sup> Consultado en (Harvey 1985, página 9, en Alteridades No 34) <http://www.cronica.com.mx/notas/2013/725102.html>

## CAPÍTULO II. EL TRANSPORTE PÚBLICO EN LA CIUDAD DE MÉXICO

### *Introducción*

A pesar de que el transporte público es la columna vertebral y el sistema circulatorio de una ciudad, en décadas pasadas, en la Ciudad de México no se le dio la importancia necesaria y tampoco tuvo una adecuada planeación, ni estudios o evaluaciones que pudieran darle una solución al problema de movilidad. Lo anterior dejó a los habitantes y usuarios a su suerte, en una precariedad y crisis; el transporte es un elemento fundamental para la producción, reproducción social y la vida económica de la sociedad. Por otro lado, aunque todavía falta mucho por hacer en esta materia, son innegables los avances que, en cuestión de transporte, se han logrado en los últimos doce años gracias al gobierno capitalino.

El presente capítulo tiene el objetivo de conocer, describir y presentar la variedad de transporte público que existe en el Distrito Federal. Presento las ventajas y desventajas, también describo los grandes avances que han sucedido por medio de acciones y mejoramientos en la infraestructura. Luego, enfatizo la calidad en el transporte público que ha mejorado en los dos últimos gobiernos de izquierda. Sin embargo, pese a los grandes esfuerzos, tenemos un transporte público lento, inseguro e insuficiente para movilizar rápidamente y en buenas condiciones a la población capitalina y metropolitana.

### *Las nuevas acciones y la creación del transporte con gran capacidad y calidad.*

En el gobierno del Distrito Federal —desde la administración de López Obrador al gobierno de Marcelo Ebrard— se realizaron grandes proyectos integrales a favor de la movilidad: “la movilidad como proceso o cambio y la traslación que refiere a la capacidad que tienen los agentes de permutar espacios, de mudar de uno a otro o de alterar su ocupación y su

vivienda en algún momento de su existencia”<sup>17</sup>. Estos proyectos, políticas y esfuerzos no sólo han modificado y modernizado el transporte sino también la creación de infraestructura.

Esta es definible de la manera siguiente:

la infraestructura es un soporte que sostiene y orienta los medios de transporte en los que se desarrolla la movilidad de los agentes. La infraestructura se desarrolla a partir de una estrategia, a través de la cual, se favorece la movilidad y es el transporte el medio que permite alcanzarla<sup>18</sup>.

En esta transformación se pueden destacar varios rasgos importantes. En cuestión de infraestructura empezaremos con el segundo piso del periférico que cuenta con una longitud de 5.8 km en el que se mejora el flujo y velocidad vehicular, generando un ahorro de combustible<sup>19</sup>. Por otro lado, algunas otras modificaciones importantes son: los corredores de transporte público “Reforma” y “Periférico”, el corredor “Cero emisiones” del Eje Central y las ciclo pistas creadas en el 2003<sup>20</sup>.

A continuación, expondré algunas definiciones y diferencias de las leyes de transporte y vialidad del Distrito Federal.

*Servicio mercantil de transporte.* Es la actividad mediante la cual previa la obtención del permiso otorgado por la Secretaría y la acreditación legal ante las autoridades fiscales o administrativas correspondientes. Así, las personas físicas o morales debidamente registradas, prestan el servicio al público de transporte.

*Servicio metropolitano de transporte.* Es el que se presta entre el Distrito Federal y sus zonas conurbadas en cualquiera de sus modalidades, con sujeción a las disposiciones del

---

<sup>17</sup> Blanca Rebeca Ramírez, *Revista Movilidad y transporte*, No. 81, p. 81.

<sup>18</sup> *Op., cit.*

<sup>19</sup> Consultado en Wikipedia en la búsqueda “anillo periférico”.

<sup>20</sup> Me permito aclarar la diferencia entre ciclopista y ciclo vía. Ciclopista “es una vía no integrada a las vías primarias y secundarias que por lo regular están en medio de un bosque, en cambio, la ciclo vía es un carril exclusivo para usuarios de bicicletas que se encuentra dentro de las vías primarias y secundarias de la ciudad”. Consultado en [www.maspomas.com.com/nacion.df/las\\_ciclovias.10años](http://www.maspomas.com.com/nacion.df/las_ciclovias.10años)

presente ordenamiento y de las demás disposiciones jurídicas aplicables en las entidades federativas involucradas.

*Servicio particular de transporte.* Es la actividad por virtud de la cual, mediante el registro correspondiente ante la Administración Pública, las personas físicas o morales satisfacen sus necesidades de transporte de pasajeros o de carga, siempre que tengan como fin el desarrollo de sus actividades personales o el cumplimiento de su objeto social y en tanto no impliquen un fin lucrativo o de carácter comercial.

*Servicio privado de transporte.* Es la actividad por virtud de la cual, mediante el permiso otorgado por la Secretaría, las personas físicas o morales satisfacen sus necesidades de transporte de pasajeros o de carga, relacionadas directamente ya sea con el cumplimiento de su objeto social o con la realización de actividades comerciales, sean éstas de carácter transitorio o permanente y que no se ofrece al público en general.

*Servicio público de transporte:* Es la actividad a través de la cual, la secretaría satisface las necesidades de transporte de pasajeros o carga a través de concesionarios de transporte público que se ofrece en forma continua, uniforme, regular, permanente e ininterrumpida a una persona indeterminada o al público en general, mediante diversos medios<sup>21</sup>.

---

<sup>21</sup> Consultado en [http://www.provecino.org.mx/pdfs/leyes/Ley\\_Transporte\\_Vialidad\\_DF.pdf](http://www.provecino.org.mx/pdfs/leyes/Ley_Transporte_Vialidad_DF.pdf)

### *¿Cómo y en qué se viaja en la Ciudad de México?*

Los viajes en el Distrito Federal se realizan mediante el transporte público y privado. Dentro del transporte público se encuentran los organismos públicos propiedad del Distrito Federal que son los siguientes: el RTP, metro, metro bus, trolebús y tren ligero. sólo esta mezcla de transportes traslada al día alrededor de seis millones de usuarios<sup>22</sup>.

El transporte en el Distrito Federal se ha incrementado y fortalecido, una prueba de ello es que se amplió la red del metro con la línea 12, aumentando a 195 estaciones y llegando a 12 líneas del metro. Mientras tanto, en el metro bus se siguen incrementando las líneas de cuatro a cinco y al trolebús-BRT se le han incorporado nuevas unidades y se le han destinado carriles exclusivos. Por su parte, el tren ligero ha tenido una renovación en sus instalaciones mientras que al RTP se le ha dejado de invertir, esto ha ocasionado que los autobuses tarden más (este transporte no ha logrado abarcar todas las rutas que tenía la ruta 100). Por otro lado, en cuanto al transporte colectivo concesionado se cuenta con los taxis, microbuses, combis, camiones, moto taxis, bici taxis. Para el transporte privado existen los autos, bicicletas, motocicletas.

#### *Sistema de Transporte Colectivo (metro).*

En 1967, se instituyó el Sistema de Transporte Colectivo Metro. Es un organismo público administrado por el gobierno del Distrito Federal; constituye la infraestructura técnica y física más importante de la ciudad y tiene la misión de solucionar los numerosos problemas de transporte público además de aminorar y desalentar el uso del auto particular, y de esta forma, contribuir a la disminución del impacto ambiental; en poco tiempo se convirtió la columna vertebral de la ciudad.

---

<sup>22</sup> Bernardo Navarro Benítez, p. 4452012.

Inaugurada en 1969, la primera línea del metro fue la que va de Zaragoza a Chapultepec. La mayoría de las líneas fueron construidas en los años setenta: para el año de 1970 ya se habían concluido los tramos más largos de las líneas 2 y 3 que fueron terminadas hasta 1977. Las líneas 4, 5, 6 y los tramos de las líneas 7 y 9 se empezaron a construir también en 1977. En los años noventa sólo se construyó la línea 3. La línea A en 1991; la línea 8 en 1994 y la línea B de 1999 al 2000. La última línea del metro fue la línea 12 (L12), que corre desde Mixcoac hasta Tláhuac, fue inaugurada el 30 de octubre del 2012. Actualmente, la red del metro cuenta con un total de 12 líneas con 195 estaciones y 226 km, transportando alrededor de 4.3 millones de pasajeros, tan solo las líneas 1, 2 y 3 captan el 59% del total de los usuarios<sup>23</sup>. Cabe mencionar que uno de los problemas que aquejan a este tipo de transporte en el interior como en el exterior de las estaciones es el ambulante.

#### *Trolebús.*

Sistema de Transporte Eléctrico (STE) es uno de los transportes más antiguos de la ciudad, su antecesor era jalado por mulas y caballos. La red actual de trolebuses cuenta con 344 unidades, con 17 líneas y una extensión de 422 km. Llega a transportar hasta 196 mil pasajeros diarios, por esta razón el gobierno actual ha renovado y mejorado la infraestructura de este transporte, sus rutas pasan y atraviesan los principales corredores de la capital, resaltando el corredor “Cero emisiones” en el Eje central que fue inaugurado el primero de agosto del 2009 con la puesta en marcha de 120 trolebuses mediante la operación de dos circuitos: el circuito A1 de la central de autobuses del sur a la central de autobuses del norte y el circuito A2 de la central de autobuses del norte a Dr. Pascua.

---

<sup>23</sup> Navarro Benítez, pp. 459, 460, 462, 2012.

Aunque, en mi opinión, se deberían de extender y crear nuevas rutas, además de reinstalar otras rutas del trolebús como la que iba de avenida insurgentes hasta metro constitución y que fue retirada cuando se construyó la línea 12 del metro<sup>24</sup>.

### *Tren ligero.*

Por su parte, el tren ligero se inauguró en agosto de 1986 y únicamente cuenta una línea que corre de la CETRAM-Taxqueña al centro de Xochimilco. Pasando por la delegación Coyoacán, Tlalpan y Xochimilco, esta línea tiene una longitud de 13 kilómetros y 16 estaciones, opera en promedio con 12 trenes y según los cálculos llega a transportar a 90 mil usuarios diariamente.

### *Metrobús (BRT)*

El metrobús es un sistema de autobuses de transporte rápido, cuenta con un carril exclusivo, y con estaciones definidas. Para acceder al servicio se tiene que adquirir una tarjeta de prepago. Su planeación fue inspirada en el modelo de Curitiba en Brasil que opera mediante una asociación pública y privada pero con una participación mayoritaria de concesionados. Este transporte transita por vialidades muy importantes de la ciudad como son: Paseo de la reforma, Insurgentes y Anillo Periférico, con lo cual se ha llegado a mejorar el orden en la vialidad y se ha logrado a desplazar a los microbuses.

La incorporación de este transporte público ha sido una de las estrategias más importantes y acertadas del gobierno del Distrito Federal. El metrobús cuenta con cuatro líneas y la quinta ya está en construcción, saldrá de periférico Norte a san Lázaro en la avenida Eduardo Molina. El gobierno capitalino contempla llegar a 10 líneas, una de las rutas que se está planeando es la que correrá sobre la avenida Rojo Gómez.

---

<sup>24</sup> Consultado en <http://www.metropoli/htm/areas/.central> PUEC;2011

La línea 1 fue la primera en inaugurarse el 19 de junio de 2005. Está compuesta por los corredores de transporte Metrobús Insurgentes y Metrobús Insurgentes sur, tiene 46 estaciones y va de Dr. Gálvez a Indios verdes con una extensión de 28.1 kilómetros. El corredor Metrobús Insurgentes tiene 36 estaciones y 19.5 km de extensión; el Metrobús Insurgentes sur cuenta con 8.5 km y 10 estaciones que van de Dr. Gálvez a la estación El caminero, fue inaugurado el 13 de marzo de 2008. La línea 2 fue inaugurada en el 2008 y corre de Tacubaya a Tepalcates, va por el eje 4 sur con dirección de oriente a poniente y tiene una extensión de 20 km y 36 estaciones. La línea 3 fue la tercera en ponerse en marcha, corre en el eje 1 poniente; inicia su recorrido de norte a sur con una extensión de 17 km y 31 estaciones y fue inaugurada en el 2011. La línea 4 corre de Buenavista a San Lázaro, cuenta con una extensión de 28 km y tiene conexión con las terminales 1 y 2 del Aeropuerto de la ciudad de México<sup>25</sup>.

#### *Red de Transporte Público (RTP).*

Por su parte, la Red de Transporte Público fue creada en el año 2000 para sustituir a la extinta Ruta 100. La mayor parte de estas rutas tienen conexión con las estaciones del metro. Se cuenta aproximadamente con mil 400 unidades, de las cuales funcionan en promedio al día mil 140. Para el año 2002 se incorporaron al servicio 119 autobuses nuevos ya que las demás unidades presentan una antigüedad promedio de doce años. El RTP recorre diariamente 250 mil kilómetros, pasa por las 16 delegaciones, tiene 100 rutas, y funciona en un horario de las cuatro de la mañana a las once de la noche. En promedio, transporta a 750 mil usuarios; estos autobuses pasan por zonas de bajos recursos económicos y es el transporte más económico, el viaje tiene un costo de dos pesos. Es

---

<sup>25</sup>Consultado en [www.metrobusdf](http://www.metrobusdf)

interesante mencionar que aunque este transporte intenta sustituir a la extinta Ruta 100 no ha logrado recorrer todas las rutas, ni con la frecuencia con lo que lo hacía la anterior ruta.

#### *Transporte concesionado.*

A continuación, me permito señalar los datos que maneja la SETRAVI en cuestión de transporte concesionado:

- Empresas concesionarias de autobuses: 9.
- Parque vehicular de las empresas concesionadas: mil 197 unidades.
- Rutas que cubren las empresas concesionadas: 97.
- Extensión de las 9 rutas concesionadas: 3 mil kilómetros.
- Pasajeros transportados por día en las rutas concesionadas: un millón 200 mil.
- Placas para el servicio de ruta fija: 27 mil 928.
- Taxis libres (90%) y de sitio (10%) en la Ciudad de México: 102 mil 110 unidades.
- Viajes diarios atendidos por taxis: 1.1 millones<sup>26</sup>.

#### *Microbuses y vagonetas.*

Este tipo de transporte público concesionado es el que más usan los capitalinos. Según Bernardo Navarro se cuenta con

32 mil unidades de transporte colectivo en el DF más 25 mil de los municipios conurbados permiten cubrir la demanda de 12 millones de usuarios pues con 109 rutas y 1.142 derroteros tan solo en el DF, en el año 2000 este tipo de transporte trasladó diariamente a casi 21 millones casi el 60%<sup>27</sup>.

Desde el punto de vista de la eficiencia, este transporte es preocupante pues la baja capacidad y el alto número de viajes disminuye la calidad del viaje, aunado a que, la

---

<sup>26</sup> Consultado en <http://www.setravi.df.gob.mx/wb/stv/estadisticas>

<sup>27</sup> Bernardo Navarro, pp. 456, 457, 2012.

mayoría de las veces, el operador es el dueño de la unidad, el que cobra, el que maneja y el que paga el costo y mantenimiento de las unidades. Todo este contexto ha provocado que este transporte sea el más deficiente, peligroso y contaminante, generando tráfico y gases contaminantes. El 75% de las unidades ya cumplieron su vida útil (el último microbús fue fabricado en 1995), además de que este tipo de unidades no son adecuadas para usarlas como transporte público. Escribe Navarro que “la baja capacidad de las unidades del transporte público se vincula estrechamente a su intenso, atraso obsoleto, fragmentado y la forma artesanal de su explotación”<sup>28</sup>. Y si a todo esto agregamos el tema de la explotación a la que es sometido el operador para recaudar la cuota diaria, se expone a los usuarios, peatones y demás vehículos a accidentes continuos, pues este tipo de percances suceden a diario en la ciudad. Y como describe Bernardo Navarro, este tipo de transporte se caracteriza por su reclutamiento corporativo, siendo objeto político y social de sus dirigentes. Se sabe que este transporte surgió en las regencias durante el gobierno del PRI brindando apoyos y recibiendo sustentos y gubernamentales.

A pesar de todo, existen algunas ventajas de este transporte: la rapidez, ya que el flujo es continuo, además de que pasa casi por todas las colonias y esquinas de la ciudad. Esto lo hace muy accesible al igual que su tarifa que es muy flexible, y el acceso y descenso es más libre ya que el usuario suele subir y bajar al donde lo solicite, aunque no esté permitido.

Desafortunadamente, las desventajas de este transporte son muchas: es incómodo, se satura rápidamente, el usuario queda expuesto a los abusos y prepotencias del operador. Se trata de un servicio improvisado que nació sin una estructura, sin una regulación y

---

<sup>28</sup> *Op., cit.*

equipamiento necesarios, además los operadores muchas veces no están calificados, no cuentan con papeles ni permisos y tampoco reciben una adecuada capacitación. No tienen experiencia y, lo peor es que, en algunas ocasiones, los operadores de estas unidades van tomados o son menores de edad.

La obligación de los operadores de este tipo de transporte es proporcionar un trato amable, presentarse aseado y con la unidad limpia, no manejar a exceso de velocidad o trasladar el pasaje a otra unidad, esto sólo se puede hacer si hay fallas mecánicas. Es deber el mantener las luces interiores encendidas (en la madrugada o en la noche) concluir el recorrido; hacer alto total en el ascenso y descenso de los usuarios, tener su equipo de sonido con volumen moderado y no llevar acompañante; traer el tarjetón a la vista. Como usuarios, sabemos que este reglamento no es cumplido cabalmente.

*Transporte privado para servicio público.*

*Taxis*

La Ciudad de México dispone de entre 106 mil y 130 mil unidades registradas y otras unidades “piratas” que operan en la ilegalidad. Por lo anterior, este tipo de transporte constituye uno de los medios más numerosos. Uno de los factores que determinaron que este tipo de transporte se incrementara fueron las continuas crisis económicas que se dieron en el país, ya que trabajar en un taxi se convirtió en una buena oportunidad para la obtención de un ingreso extra. Este medio llega a generar 200 mil empleos directos y más de un cuarto de millón totalizando los indirectos. Este transporte llega a trasladar a más de 1.5 millones de usuarios al día y se considera una opción de alta demanda. Desgraciadamente, también presenta grandes deficiencias. Bernardo Navarro indica las cuatro principales deficiencias o problemáticas con las que se encontró el gobierno actual:

1) 75% del total de los concesionarios presenta diversos grados de irregularidad; 2) Dos terceras partes del parque vehicular era obsoleto; 3) Existían entre veinte mil y treinta mil taxistas irregulares y, 4) Los vehículos del servicio de taxis eran los principales emisores de contaminantes al aire por pasajero transportado. Obviamente todo esto genera inseguridad para el usuario, una problemática para la ciudad, el gobierno y el medio ambiente.

Para la solución de este problema, el gobierno implementó el programa integral para el mejoramiento y modernización del servicio individual público que regularizó a 130 mil concesiones actualizando el patrón vehicular así como los datos de los concesionarios y operadores de las unidades<sup>29</sup>.

Otro proyecto que se implementó fue el programa de sustitución de taxis cuyo objetivo ha sido la modernización del parque vehicular cambiando el modelo “Sedan VW” comúnmente llamado “vocho” por vehículos de cuatro puertas, esto con el objetivo de sacar de la circulación para “chatarrazar” los viejos vehículos. Para lograr esto, el gobierno otorgó 15 mil pesos por vehículo y gracias a esto se han sustituido 67 mil unidades<sup>30</sup>.

A pesar de que el gobierno tome acciones para controlar y mejorar este tipo de transporte, los favores políticos (por la vía de las concesiones) nunca se hacen esperar. Por ejemplo, si se retiran o implementan operativos en contra de unidades piratas, las organizaciones de taxis ilegales se afilian a un partido político. La evidencia más clara de esto ocurre en la nueva línea del metro la L12, particularmente, en las estaciones de Calle Once, Periférico Oriente, Tezonco, Olivos, Nopalera y hasta en la de Mexicalzingo, en sus accesos podemos observar los taxis pertenecientes a la organización Pantera que está vinculada con el partido político PRD. Algunas de estas unidades no traen placas, ni están

---

<sup>29</sup> Bernardo Navarro Benítez, 2012.

<sup>30</sup> *Op., cit.*, pp. 463, 464.

pintadas como taxi; otras se encuentran en mal estado, etcétera. Con esto podemos comprobar que aunque se tomen grandes medidas para controlar este medio de transporte no sirve de nada si se siguen permitiendo este tipo de acciones.

#### *Bici taxi (rickshaw, tricitaxi, pedicab).*

El bici taxi es un vehículo destinado al transporte de pasajeros construido bajo el principio de la bicicleta accionado con la tracción y fuerza humana con capacidad de dos adultos sentados y el conductor. Aunque este es el eslabón más pequeño y podría decirse más nuevo en cuanto a transporte público en la capital, este medio ha tenido una buena acogida pues ha demostrado una nueva forma de moverse por el primer cuadro del centro de la capital, aunque también se desplazan por la zona de la colonia Morelos (en Tepito) en la delegación Cuauhtémoc. La SETRAVI es la responsable de regular y coordinar este servicio<sup>31</sup>.

#### *Moto taxis y carritos de golf*

Este tipo de transporte alternativo opera únicamente con el permiso de la delegación y para las autoridades, el carrito de golf no entra en esta categoría. Este medio sólo se encuentra en algunas delegaciones\* como Xochimilco, Iztapalapa, Gustavo A. Madero, Venustiano Carranza, Cuauhtémoc y Tláhuac. En esta última delegación, según un operador de moto taxi de la estación Nopalera de la L12, la mayoría de estos operadores pertenecen a alguna organización. Algunas de ellas ya tienen hasta veinte años y para operar en alguna de estas organizaciones se les pide una cuota al mes de treinta pesos para el dirigente.

Uno de los operadores me contó que cuando empezaron a hacer este tipo de servicio primero lo hicieron con una bicicleta y con el tiempo la cambiaron por motocicletas. La

---

<sup>31</sup> Consultado en [www.cronica.com.mx/inota./2011/574759df](http://www.cronica.com.mx/inota./2011/574759df)

mayoría de estos operadores viven y trabajan en su colonia o barrio, la tarifa es de 4 pesos de una a doce calles, de trece a dieciséis calles cuesta cinco pesos y si pasa de las diez de la noche el costo general es de 10 pesos por trayecto, pero se incrementa si se va es más lejos. Los operadores llegan a ganar al día desde 100 hasta 350 pesos; depende el tiempo y día que trabajen. Otro operador de moto taxi de la estación Tlatenco me platicó que ellos son independientes y al no tener una organización que los cobije, a cada rato son retirados por la policía. Cabe destacar que esta estación fue la única donde pude observar a dos mujeres trabajando en las moto taxi como operadoras. Según datos y estadísticas:

La dirección de jurídico y Gobierno de la demarcación calcula que son aproximadamente mil 900 moto taxis y carritos de golf agrupados en 34 organizaciones distintas y de estas dependen unas 10 mil personas. La Secretaría de Transporte y Vialidad (SETRAVI) no ha tomado en cuenta ni regulado mucho menos esta actividad<sup>32</sup>.

Y según un portal de internet:

se presentó una iniciativa para regular a los bici taxis, y moto taxis en el DF, la comisión de transporte en la Asamblea Legislativa del DF acordó una iniciativa para reglamentar los carritos de golf, moto taxi y bici taxi, señala que las 16 delegaciones deberán definir rutas, ubicación de bases y tipo de unidad aunque su operación será únicamente y exclusiva de la SETRAVI, pues deberán planear, ordenar, regular e inspeccionar y vigilar<sup>33</sup>

### *Autos particulares*

Según el portal FIMERIC aunque el uso del auto particular se ha reducido de un 25 a 16%, entre 1987 y 2000, a pesar de que el parque vehicular aumentó cerca de medio millón según el programa de verificación 2001, 1.7 millones de autos tienen placas del Distrito Federal y

---

<sup>32</sup> Consultado en el periódico El Gráfico del 8 de octubre de 2012.

<sup>33</sup> Consultado en [www.milenio.com/edf/doc/noticias.2011](http://www.milenio.com/edf/doc/noticias.2011)

el 16% de los viajes se hacen en auto particular. Transportar a una persona por automóvil consume cincuenta veces más espacio que el transporte público<sup>34</sup>.

Considero que el incremento en el uso del automóvil particular obedece a varios factores. Gracias a la insuficiencia e inseguridad del transporte público que predomina desde el gobierno de Miguel Ángel Mancera; la apertura de créditos para adquirir automóviles pues ahora el mercado ofrece una gran facilidad para esto; el programa vehicular “hoy no circula” muchas familias optaron por comprar otro auto y la exportación de autos extranjeros llamados comúnmente “chocolates”.

#### *Infraestructura para la movilidad.*

El gobierno capitalino sólo ha logrado mejoras y avances en cuestión de transporte público también ha realizado grandes proyectos en cuestión de infraestructura, por ejemplo, la súper vía que conecta a Santa Fe con periférico, con una longitud de 5 kilómetros. Para acceder a esta vía se tiene que pagar diez pesos por viaje. La autopista “Urbana Sur” que va de San Jerónimo a Mayuarda, comprende nuevos tramos del segundo piso del periférico sur y norte y la autopista urbana norte que corre de cuatro caminos a San Antonio.

Según datos de la SETRAVI la cantidad total y número de vialidades que cubren el Distrito Federal son los siguientes:

- Longitud total de la red vial en el Distrito Federal: 10 mil 200 Kilómetros.
- Longitud de vialidades primarias: 930 Kilómetros (9%).
- Longitud de vías de acceso controlado: 171.42 Kilómetros.
- Longitud de ejes viales: 421.16 Kilómetros.

---

<sup>34</sup> Consultado en [www.fimeric.df.gob.mx](http://www.fimeric.df.gob.mx)

- Longitud de arterias principales: 320.57 Kilómetros.
- Longitud de vialidades secundarias: 9 mil 229 Kilómetros.
- Ejes viales construidos en la ciudad de México: 31
- Longitud de los ejes viales construidos: 328.60 Kilómetros.
- Red vial secundaria, longitud estimada: 9 mil 557 Kilómetros<sup>35</sup>

Otra infraestructura importante que tiene que ver con el transporte son los Centros de Traslación Modal comúnmente conocidos como “paraderos”, el gobierno los define como “espacio físico que forma parte de la infraestructura urbana donde confluyen diversos modos de transporte terrestres de pasajeros, destinados a facilitar a las personas el trasbordo de un modo a otro, para continuar su viaje”<sup>36</sup>. Este espacio es muy importante, es en este lugar donde el usuario cambia de transporte para llegar a su destino, sin embargo, al ser un lugar muy transitado donde llegan miles de usuarios diariamente, los paraderos fueron utilizados por el ambulante para vender diversos productos. Frente al abandono de las autoridades en esta situación, estos espacios se prestaron para diversos actos delictivos como robos, asaltos, prostitución; también se presentan problemas de basura y las personas en situación de calle.

El gobierno de Marcelo Ebrard y el de Miguel Ángel Mancera implementaron un programa y servicio para rehabilitar estos Centros de Traslación Modal el cual consiste en el mantenimiento preventivo de las instalaciones, el reordenamiento del comercio informal y en jornadas de limpieza<sup>37</sup>. Aunque este plan no se ha llevado a cabo en forma íntegra en

---

<sup>35</sup> Consultado en <http://www.obrasweb.mx/construccion/2012/12/05/ebrard-dejo-5-grandes-obras-de-infraestructura-en-el-df>

<sup>36</sup> Consultado en [www.cetram.df.gob.mx](http://www.cetram.df.gob.mx)

<sup>37</sup> Consultado en [www.cetram.df.gob.mx](http://www.cetram.df.gob.mx)

todos los paraderos, un ejemplo exitoso y único, hasta la fecha, es de la CETRAM el Rosario donde se realizó una plaza comercial, se reorganizó el ambulante y se mejoró la movilidad, así lo explica una nota del periódico Excelsior que dice que fueron retirados 130 puestos ambulantes y grandes cantidades de basura y se calcula que el CETRAM recibirá a diario, aproximadamente, 200 mil usuarios procedentes de seis delegaciones y de diecinueve municipios del Distrito Federal. La nota también indica que fue una concesión de treinta años la cual se entregó a la iniciativa privada la que aportó 425 millones de pesos. Así el CETRAM recibirá diariamente unas mil 300 unidades de 32 empresas de transporte, de las cuales realizan 10 mil servicios aproximadamente; este espacio cuenta con monitoreo de operaciones a través de cámaras y pantallas de alta definición, sistema de detección de monóxido de carbono, pantallas de información para el usuario, control de seguridad con 104 cámaras de video vigilancia y área de locales comerciales y servicios. Además se mejoró la iluminación, se integraron áreas verdes, se arreglaron las banquetas, se implementaron reductores de velocidad para mayor seguridad de los peatones y cuenta con una guía táctil para débiles visuales a lo largo de toda la terminal. Los elevadores facilitan los desplazamientos de personas adultas mayores o con discapacidad. Además, cuenta con más de 50 mil metros cuadrados que incluyen cinco andenes de 300 metros de longitud y siete metros de ancho cada uno ocho módulos sanitarios, cuatro elevadores y diez escaleras eléctricas<sup>38</sup>.

Lo anterior, sin duda es un gran paso para los usuarios pues este cambio da más seguridad, confianza y comodidad ya que este paradero al igual que el de Indios Verdes, Santa Martha, entre otros, se han convertido en lugares muy peligrosos, sucios e incómodos

---

<sup>38</sup> Consultado en <http://www.excelsior.com.mx/comunidad/2013/05/23/900702>

debido a que el ambulante se adueña de la banqueta y obliga al usuario a tener que caminar por debajo de la banqueta esquivando al transporte y a los puestos ambulantes.



Imagen de la nueva CETRAM “el Rosario”.



Imagen del antiguo paradero “el Rosario”<sup>39</sup>.

Según la SETRAVI en el Distrito Federal se ubican 46 Centros de Tránsito Modal, con una superficie aproximada que abarca las 80 hectáreas en kilómetros de bahías, cobertizos, zonas comerciales, (formales e informales) y de servicios. En promedio de

---

<sup>39</sup> Estas imágenes fueron tomadas de: ([https://www.google.com.mx/search?q=imagenes+de+la+cetram+el+rosario&es\\_sm=93&tbm=isch&tbo=u&source=univ&sa=X&ei](https://www.google.com.mx/search?q=imagenes+de+la+cetram+el+rosario&es_sm=93&tbm=isch&tbo=u&source=univ&sa=X&ei))

atención de los CETRAM por día atiende a 4 millones de usuarios, además de las 23 mil unidades de transporte público (45 % son del estado de México)<sup>40</sup>.

El CETRAM más reciente es el que tiene conexión con la línea 12 del metro en donde se ubica la estación Tláhuac, aún no funciona porque se dice que todavía no se ponen de acuerdo entre las diferentes rutas del Distrito Federal, las del Estado de México y las autoridades. Esta situación ha afectado a los usuarios pues en la calle aledaña al paradero se ha generado un caos ya que la avenida es muy angosta lo cual provoca tráfico y por consiguiente un pésimo servicio para el usuario.

---

<sup>40</sup> Consultado en <http://www.setravi.df.gob.mx/wb/stv/estadisticas>

### CAPÍTULO III. LA LÍNEA 12: UN EJEMPLO DE LA MODERNIZACIÓN DE LA CIUDAD

#### *Principales características de la L12*

La Ciudad de México integra una de las concentraciones humanas más grandes del mundo, cuenta con 9 millones de habitantes tanto en el centro de la ciudad como en su periferia. Para la movilización de todas estas personas que van de un extremo a otro en el menor tiempo posible se requiere de un transporte eficiente y masivo. Algunas acciones obedecen a una pauta de crecimiento que el gobierno prevé a futuro en las zonas interesadas por el trayecto del metro. De esta forma, la línea 12 responde al sentido de una infraestructura moderna, rápida, ecológica, económica y segura, el 30 de octubre del 2012 se inauguró esta línea del Sistema de Transporte Colectivo (STC-Metro) para comunicar oriente con poniente en un trayecto conformado por 20 estaciones que recorren un poco más de 25 km. Se prevé que esta línea permitirá resolver el conflicto de movilidad de la zona y mitigar la escasa infraestructura vial y de transporte. Tiene correspondencia con las líneas 2, 3,7 y 8 del STC. Esta obra beneficiara a más de 367 mil pasajeros diarios, en un día laborable. Así, la línea 12 ocupará el cuarto lugar de la red del metro y podría alcanzar los 450 mil usuarios con el ordenamiento del transporte colectivo. Reduciría el recorrido de dos horas a sólo setenta y dos minutos, el gasto podría reducirse hasta los 10 pesos diarios en promedio por lo cual podemos asegurar que esta línea ofrece una solución de transporte eficaz, ágil y económico para un sector importante de la ciudad.

Para empezar, me permito exponer algunas opiniones sobre esta línea del metro. Las consideraciones serán de Marcelo Ebrard, ex jefe de gobierno de la ciudad del Distrito federal, el expresidente Felipe Calderón y el ingeniero Luis Zara, presidente de la cámara Mexicana de la industria de la construcción (CMIC). Marcelo Ebrard comentó que la línea

12 “es una de las más modernas del mundo”. Calderón la calificó como una “obra colosal” y Luis Zara comentó que “Sin duda, la L12 es un parteaguas en la ingeniería mexicana dado que se utilizaron las tecnologías de punta a nivel mundial”. El color distintivo de esta línea es color oro o dorado, lo cual se tomó como identidad gráfica para celebrar el Bicentenario de la Independencia de México y el Centenario de la Revolución. Cabe destacar que es el primer metro que se ha realizado bajo la administración de un gobierno de izquierda, tanto en la capital como en el país. Otro distintivo de esta línea es que algunos trenes tienen nombres de personajes célebres de la ciudad, por ejemplo el de la escritora Elena Poniatowska, el ingeniero Teodoro Gonzales de León y la activista Rosario Ibarra de Piedra. A diferencia de otras líneas, sólo se podrá acceder a la L12 por medio de tarjetas del Distrito Federal que tienen un costo de diez pesos, éstas se pueden recargar en cada estación. Además, el exjefe de gobierno Marcelo Ebrard, aseguró que la L12 se caracterizaría por ser la única de la red sin vagoneros, ni ambulante (tanto en el interior como en el exterior)<sup>41</sup>.

#### *Familiarizan con la línea dorada.*

El diario “El Gráfico” del lunes 18 de junio de 2012 describe lo siguiente: el domingo, a las 8:30 de la mañana, en la estación Periférico Oriente ya había una multitud ansiosa por ser los primeros en entrar al metro. Marcelo Ebrard y su esposa abordaron la escalera eléctrica que se detuvo a la mitad y el tumulto los arrastró hasta el tren. Ellos fueron los primeros en abordar la L12 que llegaría hasta Mixcoac, en eso, muchos capitalinos aclamaron a Marcelo gritando “¡Maar-ce-loo Maar-ce-loo! y varios de los asistentes aprovecharon para abrazarlo y tomarse una fotografía, otros, estaban vestidos con gorras y playeras que mostraban la

---

<sup>41</sup> Consultado en el Diario “Impacto” del 31 de septiembre de 2012.

leyenda “Usuario No. 1”. Fue una fiesta, era domingo y parecía hora pico, muchos usuarios estaban con sus cámaras y celulares tomando fotografías. Sólo se podría acceder por las estaciones Periférico Oriente, Eje Central y Mixcoac. Después de unas semanas, el director del Sistema de Transporte Colectivo (STC) del Distrito Federal, Francisco Bojórquez anuncio que se suspenderían los recorridos para solucionar pequeños detalles, de esta forma los usuarios pudieron disfrutar del servicio del 17 de junio al 2 de octubre.

### *La inauguración de la línea dorada: una grandeza de México*

El metro abrió sus puertas de manera formal el martes 30 de octubre en la estación Parque de los Venados, se anunció que empezaría a dar servicio a partir de las 12:00 am. Asistieron funcionarios, jefes de estado, embajadores así como empresarios de la talla de Carlos Slim. El presidente Felipe Calderón y el jefe de gobierno Marcelo Ebrard cortaron el listón inaugural. Una de las notas más interesantes es que este día Marcelo Ebrard reconoció a Felipe Calderón como presidente.

Tuve la oportunidad de presenciar la inauguración, pasé por la estación “Mexicalzingo” y observé que había alrededor de cinco policías de tránsito guiando el tráfico, en la avenida La Viga y Ermita, esto usualmente no ocurre. Cuando llegué a la estación “Parque de los Venados” (que se encuentra en la colonia emperadores en la delegación Miguel hidalgo) había otros policías de la PFP, guardias presidenciales y también policías de tránsito así como guardaespaldas, aproximadamente, había alrededor de trescientas personas. Para que los medios de comunicación pudieran acceder a la explanada donde estaban los invitados de honor tenían una tarjeta de invitado o staff ya que a los alrededores de la delegación estaba lleno de cercas. A las 9:44 am se les dio acceso a los periodistas y también llegaron dos autobuses con invitados. A las 9:47 dieron la orden para

que todos los que tuvieran gafetes pudieran tener acceso a la explanada; poco a poco fueron llegando los invitados. A las 10:04 llegó el embajador de España pero a las 10:55 llegó un contingente de manifestantes de la UACM. A las 10:32 pusieron vallas alrededor de la gente y a los alrededores de la estación. A las 11:16 comenzaron a quitar las vallas y los detectores de metal, a las 11:33 dieron acceso a los usuarios para entrar a la explanada pero la estación estaba cerrada ya que adentro estaban desmontando todo el equipo de sonido, sillas y todo lo que se ocupó para la inauguración. Afuera de la estación, la gente esperó hasta las 4:00 pm para poder ingresar al metro. Según el diario “El gráfico” “en el recorrido Felipe Calderón se bajó en la Estación “Ermita” y Marcelo llegó hasta la estación “Calle 11” a cortar el listón”<sup>42</sup>. En las imágenes que me permito colocar a continuación se muestra el gafete de invitado, los ciudadanos esperando para entrar, las vallas que habían alrededor y, en la última, se ve al Jefe de la Policía capitalina.



---

<sup>42</sup> Consultado en El Diario el Grafico el 31 de septiembre de 2012.



La línea 12 no sólo es la más extensa, también es la más moderna en sus veinte estaciones. Contará con murales (que en su mayoría miden 10 metros de largo por 6 de alto) que tendrán imágenes icónicas del lugar. Algunas estaciones tendrán internet, sanitarios, espacios culturales y guarderías que apoyaran a las madres trabajadoras. También contará con elevadores, bandas transportadoras (en el transbordo de la estación Atlalilco); guías táctiles; señales en braille; guías auditivas; acceso universal para personas con discapacidad y débiles visuales; iluminación LED y estacionamiento para bicicletas. Con esta obra se reducirán 21,700 toneladas de dióxido de carbono al año. En el interior de los vagones hay dos espacios para personas con sillas de ruedas, además de que cuenta con rampas y elevadores para sillas de ruedas, asientos con diseño ergonómico. También hay un aviso de cierre de puertas y otro que anticipa el nombre de la próxima estación; reproducción de información en las pantallas y como comunicación entre los vagones. Los trenes son más anchos que los de las otras líneas, miden 2.80 cm. Tienen una longitud de

140mts y 3.6 metros de altura; cada uno de ellos está conformada por siete carros, dos remolques con cabina y cinco carros con motor cuyo peso es de 238 toneladas.

La línea 12 tiene como estándares la seguridad, confort y rapidez. La seguridad fue un factor importante para decidir que la L12 fuera férrea, la línea alimentadora sería aérea con el objeto de que si alguien cae a las vías no corra el riesgo de electrocutarse. Alcanza una velocidad de hasta 90 km por hora, cuenta con un sistema de video vigilancia con más de mil cámaras de seguridad en el acceso, en las escaleras, en los pasillos y en el andén. La seguridad en la L12 no sólo es por dentro, para mayor seguridad de los usuarios, el gobierno local colocó luminarias en zonas oscuras y en algunas estaciones se colocaron afuera de las estaciones cámaras de video vigilancia.

#### *Objetivos y beneficios de la L12.*

El principal objetivo es darle servicio a la zona del oriente, principalmente a la delegación Tláhuac ya que ésta sólo cuenta con la avenida Tláhuac que, en horas pico, se saturaba de automóviles y transporte público. Otro de los beneficios es que esta línea será aprovechada por algunos municipios del Estado de México. La línea 12 brindará transporte masivo de pasajeros en forma rápida y segura, proporcionará conectividad con las líneas 8, 2, 3, y 7 beneficiando a Iztapalapa (la zona más poblada de la ciudad) y a las delegaciones Tláhuac, Coyoacán, Benito Juárez, Xochimilco, Milpa Alta, Álvaro Obregón. Se prevé que el metro atraiga a parte de los usuarios de las rutas de transporte colectivo de las delegaciones como Iztapalapa y Tláhuac, como la ruta 14, 94, 56, 50, 35, 37 y 44 de aproximadamente 860 unidades que atendían alrededor de 230 mil pasajeros al día. Lo anterior permitirá desahogar los altos índices de saturación vial y reducirá la contaminación, además de que el

metro es más económico que otros transportes y para las personas de la tercera edad y los discapacitados el servicio es gratuito.

El gobierno del Distrito Federal siempre sostuvo la premisa de que esta obra se perfilaría como una de las más importantes a nivel nacional y en Latinoamérica. En realidad, en el sexenio pasado destacaron tres proyectos junto con la mencionada L12: la presa hidroeléctrica, la Yesca y el túnel emisor Oriente. En total, la L12 tuvo una inversión de 17 mil 691 millones, 817.167 pesos (sólo en el costo de la construcción).

#### *El reto de la obra*

La construcción de la línea 12 atravesó nueve tipos de suelo, lo que significó un gran esfuerzo de la ingeniería, la temperatura promedio en el subsuelo alcanza los 32 grados centígrados por lo que se instalaron ventiladores para garantizar que los trabajadores no se sofocaran. La obra fue realizada por las empresas ICA-ALSTOM y CARSO, ganadoras de la licitación lanzada por el gobierno del Distrito Federal que se realizó con la participación de 11.000 trabajadores directos, 300 de ellos ingenieros. Por otro lado, esta obra generó alrededor de 25.000 mil empleos directos e indirectos. Se utilizaron elementos constructivos como el escudo de presión balanceada bautizado como “la rielera” que mide 10 metros con 20 centímetros de diámetro y 120 metros de longitud; tiene una fuerza de empuje de 20 mil toneladas y pesa alrededor de 1,000 toneladas aunque su movimiento es lento pues la rueda de corte realiza, aproximadamente, un giro cada minuto. La rielera es una de las más grandes innovaciones con las que contó la construcción de la línea 12 del metro pues se utilizó para hacer el tramo del túnel profundo de 5.6 km. En una zona de suelo blando, la maquina (con una longitud de 120 metros, marca Mitsubishi) fue traída

desde China en 35 contenedores y se compone de materiales chinos, canadienses, alemanes y estadounidenses.

La rielera es capaz de excavar 10.4 metros de diámetro bajo tierra y se calcula que extrajo cerca de 2 millones de metros cúbicos de tierra, fue empujada por 28 gatos hidráulicos y 12 motores, contó con un sistema capaz de enviar señales de comportamiento del suelo mientras avanzaba, de tal forma que, si se encontraba una variación u otro tipo de suelo, ésta se detenía de manera automática la labor de la rielera. Esta máquina duró 24 meses, excavó 5.640 metros sólo entre las estaciones Mexicalzingo e Insurgentes Sur. La rielera tuvo un costo de 28 millones de dólares pagados por ICA-ALSTON y CARSO y se convirtió en la segunda más grande que estaba en operación en el mundo solo superada por la de Sidney<sup>43</sup>.

Otro de los retos interesantes de esta obra fue tener que pasar la rielera por en medio de dos de las zapatas o castillos que sostienen el puente vehicular del circuito interior, en ese mismo puente también se tiene que librar el tubo del Rio Churubusco pues andaría a 10 metros por debajo al igual que se tendría que librar el colector el ejido pues se pasaría por debajo a sólo 4 metros de distancia.

---

<sup>43</sup> *Revista Real Estate*, no. 85, pp. 113 y 114.

## CAPÍTULO IV. UN RECORRIDO POR LAS ESTACIONES DE LA LÍNEA DORADA

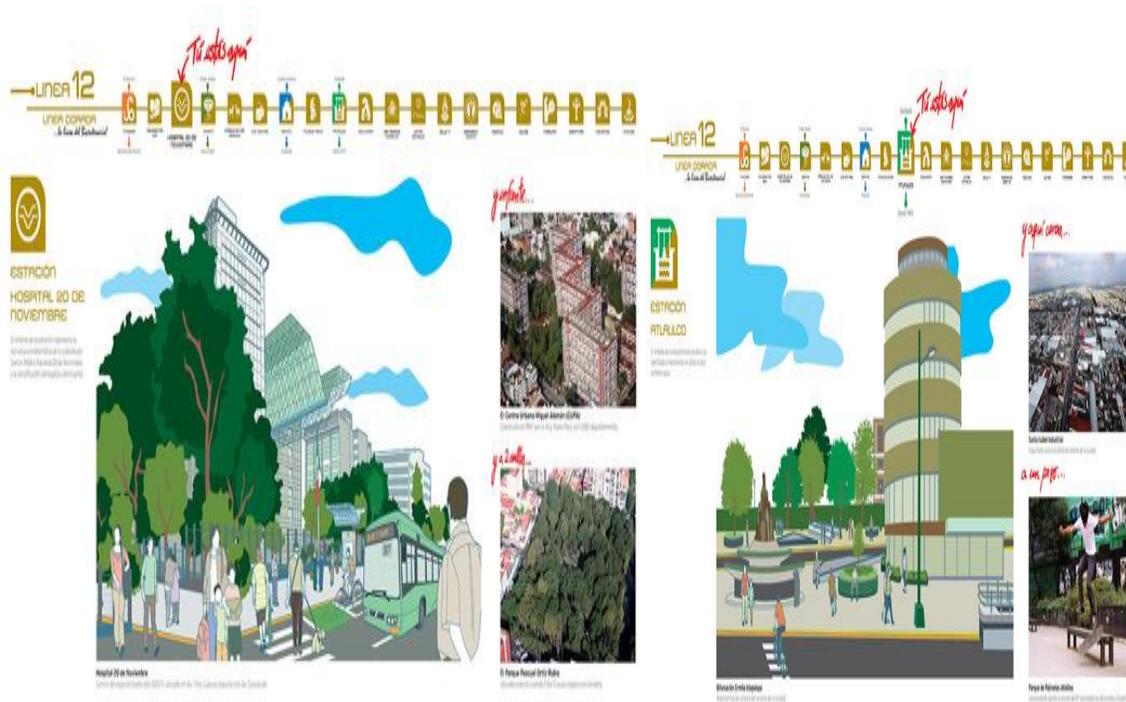
### *Introducción*

El objetivo de realizar un recorrido por todas las estaciones de la línea 12 es con el objetivo de recolectar opiniones de los habitantes, comerciantes y usuarios que están alrededor de la línea. También para hacer una comparación de las diferentes estaciones ya que el metro atraviesa zonas muy diferentes entre sí y, en ese sentido, el impacto en cada zona fue diferente: desde zonas residenciales, zonas industriales, pueblos urbanos y ejidos. Los puntos de vista con los que me encontré en algunos casos son similares o difieren bastante. Es importante mencionar que las constructoras encargadas del metro dieron prioridad para terminar el trabajo eficientemente a las zonas más céntricas y dejando en el rezago a las zonas de Tláhuac e Iztapalapa, pues en estas zonas después de la inauguración aún no se concluían algunas partes de la línea 12. Realicé los recorridos en marzo del 2013.

Una de las novedades fue que en cada estación fueron colocados murales que en su mayoría miden 10 metros de largo por 6 de alto donde se describe el significado y símbolo de cada estación, además, cada mural tiene imágenes de los lugares más emblemáticos de cada zona<sup>44</sup>.

---

<sup>44</sup> Consultado en <https://www.google.com.mx/search?q=murales+de+la+linea+12&tbn>



## ESTACIÓN “MIXCOAC”

La estación Mixcoac corresponde a la línea 7 que corre de Barranca del Muerto a el Rosario conectando con la línea 12 que va de Mixcoac a Tláhuac. Tiene tres accesos, el primero, se encuentra entre la Avenida Revolución, las calles Extremadura y la calle Empresa. Este acceso del metro cuenta con elevador y un estacionamiento para bicicletas. A continuación me permito narrar las entrevistas que realicé, a un lado de esta estación había dos vendedores ambulantes, uno de ellos es un señor de unos 45 años que vendía papas, chicharrones y palomitas y la otra persona es una señora de unos 40 años y vendía dulces, galletas, cigarros, etcétera. Antes de abandonar esta plazuela realicé una corta entrevista al vendedor ambulante, la cual me permito transcribir, a continuación:

*Omar Paniagua: ¿Cuánto tiempo tiene vendiendo?*

*Comerciante:* Tengo 6 años vendiendo aquí. Cuando empezaron a hacer la estación Mixcoac para la línea 12 me removieron y me prometieron reubicarme pero no me han dado nada, en esta placita yo ya vendía antes de la construcción de la línea 12. Antes, aquí no había jardineras, por la calle Extremadura siempre ha pasado mucha gente por las escuelas, ya muchos me conocen. La zona del metro y la vía pública los manejaba la delegación (refiriéndose a las camionetas que se llevan a los ambulantes). Mira, la señora que vende dulces ya tiene como cinco o seis años vendiendo<sup>45</sup>.

El otro acceso del metro Mixcoac está entre la avenida Patriotismo y la calle Empresa. Esta salida está en la banqueta no tiene vendedores ambulantes, está muy limpia y casi no pasan usuarios, a sus alrededores sólo hay casas, departamentos y un estacionamiento público. La siguiente salida de la línea 12 se ubica sobre avenida Patriotismo y la calle Donatello, en ese lugar tampoco hay ambulante, en una esquina está una agencia de motos Yamaha y, enfrente de ésta se encuentra la tienda *Office Depott*. En esta zona habitacional sólo hay negocios establecidos y oficinas. Por otro lado, la estación Mixcoac se encuentra en la delegación Benito Juárez, una de las delegaciones con mayor plus valía en el Distrito Federal, en general puede decirse que es de clase medio alta, la mayoría de las casas son diseñadas y planificadas. La zona está limpia y cuenta con todos los servicios, además que tiene varias vías de acceso.

En otro recorrido que realicé el día 20 de marzo del 2013 en la estación Mixcoac, tuve oportunidad de realizar otras entrevistas a los comerciantes establecidos de la zona de la línea 12.

---

<sup>45</sup> Durante la conversación con el vendedor de papas, varias personas pasaron a comprarle y a saludarlo, algunas señoras con niños uniformados parece que ya lo conocían desde hace tiempo.

## Locatarios que están cerca de la L12

*Papelería.* Es un señor de unos 40 años aproximadamente<sup>46</sup>.

O: ¿Cómo ha cambiado su vida con la línea 12?, ¿Cómo le ha ido después de esto?

S1: Pues mira, todo sigue igual, las ventas no se me incrementaron, quién sabe si más tarde mejore esto, yo tengo vendiendo ya dos años.

O: ¿Le gustaba más antes cuando no estaba la línea 12 del metro? ¿Cree que lleguen más vendedores ambulantes?

S1: Sí, me gustaba más antes, sí probablemente, si venden las plazas los delegados...

E: ¿Qué diferencia ve entre la línea 12 y las otras líneas? ¿Le han incrementado la renta?

S1: Es lo mismo, el mismo servicio, hace la misma función y sí me aumentaron la renta un 50%, ahora dicen que la delegación va a quitar los anuncios, como el que tengo ahí en el poste.

## *Unidad de servicio de recuperación de Alcohólicos Anónimos (AA).*

Es un joven de unos treinta años, cuando llegué se encontraba sentado un sofá en una pequeña salita donde se encontraba también una mujer de la misma edad y un señor de unos 60 años.

O: ¿Qué le parece la línea 12?

S2: No la utilizo y eso que vivo por aquí desde hace trece años, pero sí he visto más gente nueva, más movimiento de transeúntes y pues, sí está bien tener cerca el metro.

E: ¿Cree que lleguen vendedores ambulantes a esta zona?, ¿Qué ha escuchado acerca de la línea 12?

S2: ¡No, no creo, en esta zona la gente no quiere vendedores ambulantes, la gente luego, luego se opuso! Pues dicen que se tarda mucho la línea, que están inconformes porque es de tarjeta y que ya a los vecinos de por aquí los han asaltado. Hay mucha inseguridad, está inconclusa, se para mucho, tiene muchas

---

<sup>46</sup> A partir de este momento, marcaré las entrevistas con las letras “O” (cuando yo intervenga) y “S”, que quiere decir señor o señora y el número de entrevista.

fallas, las escaleras están paradas, que se tarda mucho el tren, en general todavía tiene muchas fallas.

*Tienda ubicada a unos metros de una estación de la línea 12 ubicada en la calle Donatello).* Es un señor de unos 40 años alto medio regordete y muy amable.

O: ¿Cuál fue su experiencia con la línea 12?

S3: Pues mira al principio me fue muy difícil, yo aquí vendiendo tengo tres años, a los dos meses que abrí la tienda empezaron con las obras del metro, a veces tenía que cerrar por el polvo mientras el metro estaba en construcción me bajaron las ventas, y el dueño se portó buena onda hasta me bajo la renta del local, aguanté por los de las escuelas y los de las oficinas que pasan por aquí y me compran, se bajan en la esquina me compran y se van, les queda de camino.

O: ¿Y ahora que abrió el metro que le parece?, ¿Vive por aquí?

S3: ¡Pues estoy muy contento! me han aumentado ya las ventas un 30%, 40% y no me han subido la renta, y no creo que lleguen los ambulantes hasta aquí, dice la gente de por aquí que la línea 12 es una maravilla y yo no vivo por aquí, vivo como a una hora.

*Estudiante de sociología de la UAM Xochimilco que vive por la zona.* A este joven lo encontré cuando salí de la tienda donde entrevisté a un señor, el joven se encontraba sentado en el acceso al metro de la línea 12, a su lado tenía una guitarra eléctrica y una mochila, me dijo que me podía dar la entrevista mientras llegaban sus amigos que estaba esperando.

O: ¿Cómo ha cambiado tu vida y qué cambios has notado en la zona desde que abrió la línea 12?:

S4: Pues yo lo uso más cuando vengo de regreso de la UAM a mi casa, es más rápido, esta línea ha cambiado la trayectoria y la imagen urbana. Por ejemplo el eje 7 se modernizó, al igual que Patriotismo, por aquí ya hay más movimiento, la gente que viene de Toluca ha cambiado su recorrido.

O: ¿Crees que el ambulante llegue a la línea 12?

S4: Sí creo que llegue el ambulante, yo toco en la línea rosa y sé que los vendedores ya se están organizando para vender adentro. Los vendedores empiezan a ver a qué hora es el cambio de pasillo por la seguridad.

*Tienda ubicada entre las calles Extremadura y Poussin.* Aquí el que atiende es un joven de unos veintitantos años, es alto y delgado es muy amable.

O: ¿Cómo ha cambiado su vida con la línea 12?

S5: Pues no me afectó ni me ayudo, fue molesto durante las obras

O: ¿Se han incrementado sus ventas, tienes nueva competencia?

S5: ¡Al contrario bajo un poco por el confinamiento del trolebús! Con estos carriles ya no se pueden parar los autos, hay menos tránsito, esta tienda tiene ocho años y el OXXO tiene tres años y el Seven eleven cinco años

O: ¿Qué cambios observas desde que abrió el metro?

S5: Pusieron esos respiradores que se ven feos, no pusieron luz, en la noche esta obscuro, están las lámparas pero no prenden, me gustaba más antes que estuviera el metro

O: ¿Cree que lleguen los ambulantes? ¿Y qué tipo de rumores has escuchado?

S5: ¡Sí van a llegar ambulantes, hasta crees que no! Dicen que ya andan asaltando, a una señora y a una universitaria, ya son tres de las que me he enterado

O: ¿Qué te parece la línea 12?, ¿Y qué cree que pase en el futuro por aquí?

S5: Pues ni la he usado, y pues este metro se va a poner como todos los metros con puestos y grasa.

*Cerrajería ubicada en la calle Extremadura y Paussin.* Aquí atiende un joven de unos 30 años, es un pequeño local.

O: ¿Cómo le ha ido con la apertura del metro?

S6: Bajó el tránsito de la gente, así que bajo la venta (por el confinamiento del carril para el trolebús). Disminuyeron las ventas, ya no pasa gente y subieron la renta del local, antes caminaban de Insurgentes al metro Mixcoac (de la línea 7) y pasaba por aquí y ahora se suben antes (metro Insurgentes Sur) y ya no pasan, subieron la renta al doble, con los carriles no se pueden parar los automóviles. Luego luego pasa la grúa, para la zona no hubo beneficio, de todos modos teníamos la línea 7.

O: ¿Cree que lleguen ambulantes?, ¿Qué diferencia observa de la línea 12 con otras líneas?

S6: No, no creo que lleguen hasta aquí, de hecho los quitaron de aquí, a otros los pasaron lejos de la línea 12. Pues la diferencia es que tiene más espacio en los vagones, y a veces va rápido y a veces se tarda

O: ¿Qué cosas rumores ha escuchado?

S6: Pues que van a extender la línea hasta Santa Fe.

#### ESTACIÓN “INSURGENTES SUR”

La estación se ubica sobre una de las avenidas más importantes de la Ciudad de México y es una de las más extensas donde convergen, principalmente, corporativos, restaurantes, centros nocturnos y comercios. Es una de las avenidas con mayor dinamismo comercial. Es en este lugar precisamente donde se echa a andar el proyecto del metrobús que ha logrado (según el gobierno) bajar los índices de contaminación y ha disminuido el tráfico en la zona, retirando de las calles a los viejos y obsoletos microbuses. De hecho, en esta avenida corrió la primera ruta del metrobús<sup>47</sup>. Los alrededores de esta estación se encuentran impecables, toda la obra está terminada y los macetones le dan una buena apariencia al lugar, están hechos de grafito de mármol. Hay seis tipos de plantas en buen estado, los respiradores están al nivel de las banquetas, no están toscos ni altos como los de la estación Mixcoac. La estación Insurgentes Sur tiene casi enfrente la parada del Metrobus Félix Cuevas. Hay mucho tránsito vehicular y peatonal, en su mayoría las personas son adultos. En cuanto a los jóvenes, algunos caminan con sus lentes de sol, otros con bolsa de Sears, Liverpool o alguna otra tienda de prestigio; visten ropa elegante, de marca y también se ve uno que otro extranjero.

---

<sup>47</sup> “El domingo 19 de junio del 2005 se da el banderazo de salida del primer corredor de Metrobús en la Ciudad de México. Se inicia operación en el tramo Indios Verdes-Doctor Gálvez con una flota de 80 autobuses articulados”, en <http://www.metrobus.df.gob.mx/faq.html#uno>

Una de las salidas del metro está muy cerca del Liverpool, es más, desde el interior de esta estación se puede acceder a esta tienda, además que a la salida hay un pequeño corredor de macetones y seis plantas diferentes y en buen estado. El otro acceso está a un lado del edificio de la marca L'Oreal donde se ubican otras oficinas como HIR casas y en donde está también la cafetería internacional Starbucks coffee. Afuera de este edificio sobre la avenida Insurgentes se encuentran tres motocicletas estacionadas, dos de la marca Harley Davidson y una marca Honda. A un lado de la cafetería esta un Casino Life, en la esquina de esta avenida hay un puesto de periódico, un bolero y un vendedor ambulante de películas piratas, (el vendedor ya tiene más de 6 años vendiendo sus películas razón por la cual creo que es tolerado en ese lugar). En este acceso de la estación se ubican el elevador y el estacionamiento de bicicletas.

Pasando la calle Oso se encuentran las otras dos salidas de esta estación, una está a un lado de la farmacia Benavides y el Banco Scotiabank, la otra salida tiene a un lado las Pizzas Hot, un 7 Eleven y el corredor de macetones que corren de la estación que está pegada a la tienda Liverpool; en estas dos últimas salidas tienen mucho menor tránsito peatonal. Esta estación se encuentra en la colonia Tlacoquemectl del Valle de la delegación Benito Juárez, una de las delegaciones con más plusvalía inmobiliaria en el Distrito Federal, sus habitantes en su mayoría son de clase media y media alta.

ESTACIÓN “HOSPITAL 20 DE NOVIEMBRE”.

Esta estación se ubica en la delegación Benito Juárez, en la avenida Félix Cuevas, colonia del Valle, es una zona residencial de clase medio alta y alta. Las casas y calles están debidamente proyectadas y diseñadas, además esta colonia cuenta con todos los servicios y una excelente ubicación. A un costado de la estación se encuentra el Hospital 20 de

Noviembre y del otro lado está el Conjunto Urbano Presidente Alemán (CUPA) diseñado en 1948 por el Arquitecto Mario Pani.

La estación cuenta con cuatro accesos, uno de ellos está a un costado del hospital, en esta zona se pueden ver a muchos trabajadores del hospital: doctores, enfermeros, personas de limpieza así como enfermos acompañados de un familiar y a personas que seguramente vienen a visitar a algún enfermo. En la esquina de avenida Coyoacán y Félix Cuevas se le quitaron unos metros al hospital para construir ahí el elevador del metro y en la esquina de la calle Dr. Roberto Gayol y Avenida Félix Cuevas (la otra esquina de hospital) hay cuatro puestos ambulantes de tacos, gorditas, licuados y quesadillas. Cabe mencionar que a estos puestos me les acerque para hacerles una pequeña entrevista y ninguno accedió.

Pasando la avenida Coyoacán está el otro acceso del metro, a un lado se ubica una parada del trolebús y una sucursal del banco Banamex; en esta esquina antes de la construcción del metro había varios puestos ambulantes de comida que fueron retirados al terminar la línea 12. Otro acceso al metro se ubica a un costado del CUPA, este conjunto urbano tiene varias accesorias de comida como las conocidas tortas Don Polo o las tortas Hipocampo. Entre otros pequeños negocios, los de comida se vieron beneficiados con el metro ya que se retiraron a sus competidores, los puestos ambulantes. Pasando la avenida Coyoacán está el otro acceso donde se ubica una tienda OXXO y un puesto de periódicos que está en la esquina. Antes, había como dos o tres fondas de comida, supongo que con la construcción se tuvieron que retirar. A continuación, expondré algunas pequeñas entrevistas que realicé a locales y a un puesto ambulante de dulces que están a un lado del CUPA.

*Vendedora ambulante de dulces (edad 64 años).* La señora vende a un costado de las tortas Don Polo, es muy amable, cuando llegué estaba sentada en un banquito a un lado de su carrito. Dice que antes de la línea 12 pasaban muchos microbuses y camiones por la avenida, pero con el metro confinaron la avenida y ahora solo pasa el trolebús y con esto, bajó la afluencia de personas, perjudicando sus ventas.

O: ¿Cómo ha cambiado su vida y esta zona con la línea 12?

S7: Pues normal, nada, ¡yo no lo abordo, a mí no me beneficio en nada!, estaba mejor antes la avenida, tenía muchos árboles ahora está todo pelón aquí. Antes estaba la parada (señalando al frente) antes pasaban micros y camiones, bajaban y me compraban y también agarraba a la gente de don Polo (tortas Don Polo) y ahora nomás pasa el trolebús ¡bajaron las ventas! Además pusieron macetas y se secaron las plantas, no más velas todas secas, tampoco alumbran las lámparas.

O: ¿Usted vive por aquí, cuánto tiempo tiene vendiendo?

S7: Yo tengo 30 años vendiendo y vivo por la vocacional 7 del politécnico, en Iztapalapa, en la colonia Palmitas buena vista.

O: ¿No la han molestado las autoridades, cómo le fue durante la construcción?

S7: Pues fíjate que nadie me pidió mis papeles ni me molestaron, en toda la obra no me rendí, seguí vendiendo, en donde hubo conflicto fue donde había muchos puestos, ¡ya los quitaron! ahí donde está el Banamex durante la construcción me reubicaron, una vez me entrevistaron los de canal 40 y me preguntaron si me beneficiaron ¡yo les dije que no! Porque quitaron los camiones. Pero muchos restaurantes que estaban aquí cerraron, porque les aumentaron la renta cuando se abrió el metro.

O: ¿Qué ha escuchado acerca de la L12?

S7: Pues... en las noticias, que no se terminó el metro, no hay alumbrado y ahora sucede que ICA robó dinero y no lo terminó

O: ¿Cree que lleguen más ambulantes?

S7: ¡No, no admiten!

O: ¿En dónde deja su carrito?

S7: Guardo mi carrito en el estacionamiento de don Polo, le pago una renta.

*Local de tortas Aladino.* En este local atienden dos jóvenes de unos aproximados 20 años, aunque sólo uno me contestó las preguntas, aunque a veces el otro joven daba su opinión también.

O: ¿Qué cambios ha notado con la línea 12 y qué te parece?

S8: Pues hay más gente, levantó un poco, nos va dos tres, este negocio tiene como dos o tres años y pues con el metro sí tenemos un poco más de gente pero nos aumentaron la renta como un 20%.

O: ¿Cree que lleguen vendedores ambulantes?

S8: Quién sabe ahorita los acaban de quitar espero que no lleguen.

O: ¿Qué le parece la línea 12?

S8: Es muy lenta, se para mucho, se tarda... la otra vez hasta una hora casi parado, en general está bien pero esta línea tiene que ser mar rápida y es la más lenta.

*Local "Tortas Hipocampo".* En este negocio tardaron un poco en responderme puesto que estaban muy ocupados atendiendo, tuve que esperar alrededor de 10 minutos en lo que se desocuparan. El que me contestó las preguntas fue el encargado del negocio, que tenía alrededor de unos 25 años, también había otros tres trabajadores que lo ayudaban.

O: ¿Se han incrementado sus ventas con el metro, tiene nueva competencia?

S9: Sí aumento un 30%, tengo nueva competencia, son restaurantes de giro de comida corrida

O: ¿Desde cuándo vende, le han aumentado la renta?

S9: Sí, tengo 18 años vendiendo aquí, y me aumentaron la renta un 45%

O: ¿Le gusta tener el metro cerca o le gustaba más antes?

S9: Estaba mejor antes, había más zonas verdes y sí hay un poco de mejora, pero no en áreas verdes

O: ¿Cree que lleguen vendedores ambulantes?

S9: Han estado llegando pero la delegación los ha retirado

O: ¿Qué ha escuchado acerca de la línea 12?

S9: Que faltan muchos detalles, no están en óptimas condiciones sus instalaciones

O: ¿Qué opina acerca de la línea 12?

S9: Una parte está bien, no hay tanto desorden, tiene más seguridad, adentro hay más vigilancia.

*Puesto de periódicos.* Al señor lo abordé cuando estaba cerrando su negocio, estaba a punto de irse con dos paquetes de periódicos y revistas, que según me dijo iba a regresar porque no se vendieron.

O: ¿Cómo ha cambiado esta zona desde que está el metro? ¿Se incrementaron sus ventas?: S10: ¡No, no se incrementaron las ventas! Antes teníamos más movimiento que ahora, pasaba más gente. Antes bajaban de avenida Universidad y caminaban, se bajaban del micro y compraban, ahora no, ahora ya van por abajo, nos afectó como comerciantes, lo que sí hay es un poco más de vigilancia por parte de la delegación.

O: ¿Cree que lleguen ambulantes?

S10: Fíjate es algo sobresaliente, los han quitado a todos.

O: ¿Qué tipo de rumores ha escuchado acerca del metro?

S10: ¡No ninguno! Antes decían los vecinos que se iba a llenar de rateros y de puestos ambulantes, por eso se enrejaron (algunos de la unidad CUPA) y sus negocios se quedaron adentro y les ha ido de la fregada

O: ¿Qué le parece el metro?

S10: Es bueno, es barato y rápido.

## ESTACIÓN “ZAPATA”

La siguiente estación se ubica en la colonia del Valle sur en la delegación Benito Juárez. Tiene conexión con la línea 3 que corre de Universidad a Indios Verdes. Esta estación se encuentra muy bien ubicada, a su alrededor se encuentran centros comerciales como plaza universidad (uno de los primeros centros comerciales en el Distrito Federal), escuelas privadas, oficinas y también se encuentra muy cerca la CETRAM Zapata. Esta colonia es de clase media alta y alta, cuenta con excelentes servicios, las casas abarcan casi una

avenida y las calles están previamente diseñadas. La estación Zapata de la línea 3 tenía un problema de ambulante. Al ponerse en marcha la línea 12 algunos ambulantes fueron retirados, exactamente, en el acceso del metro de la línea 3 que se ubica en un camellón en la avenida Universidad se retiraron todos los ambulantes.

Uno de los accesos de la línea 12 se encuentra entre la calle Nicolás San Juan y Félix Cuevas. A un lado está un restaurante de comida china y la escuela Seotec, enfrente de este acceso se encuentra la otra entrada del metro de la línea 12, cerca de este acceso se ubica una tienda Oxxo y la avenida Félix Cuevas con sólo tres carriles para los autos y los otros dos carriles están confinados para el trolebús. Los siguientes accesos de la línea 12 se encuentran entre la calle Juan Sánchez Azcona y la avenida universidad; uno de los accesos está a un costado de una tienda 7 Eleven y de la panadería la Esperanza.

El siguiente acceso cuenta con elevador y se ubica exactamente enfrente de unos departamentos, también está el colegio de matemáticas y el banco HSBC; el otro acceso se ubica frente a la tienda Sams Club. Para hacer este acceso se expropió una pequeña parte del jardín de la tienda, también se retiraron todos los puestos ambulantes que se encontraban en la esquina de avenida Félix Cuevas y avenida Universidad. A un lado de este acceso está el paradero de trolebuses y un estacionamiento de bicicletas. A raíz de la línea 12 esta zona mejoró pues se retiraron varios puestos ambulantes, se construyeron jardineras y se reforestó la zona. En general, la imagen urbana mejoró indudablemente.

#### ESTACIÓN “PARQUE DE LOS VENADOS”

La estación se encuentra en la colonia Emperadores de la delegación Benito Juárez. Cerca de la estación está el parque de los Venados (que oficialmente se llama parque Francisco Villa), el Hospital General de la zona 1ª, “Dr. Rodolfo Antonio”, la delegación Benito Juárez y a unos metros también se ubica el deportivo Benito Juárez. Esta zona es de clase media alta, y clase alta; las casas, avenidas y calles están previamente diseñadas. Es un lugar muy limpio, las calles no tienen ni un bache, hay muchas áreas verdes y la zona se nota muy tranquila. Por aquí se pueden observar muchas personas caminando con ropa deportiva y otros con batas blancas, en esta zona que no hay ni un vendedor ambulante. La estación sólo tiene tres accesos. El primero, se encuentra sobre la explanada de la delegación, a un lado del acceso está una parada del trolebús y el elevador, es en este acceso donde se llevó a cabo la inauguración de la línea 12. El siguiente acceso se encuentra enfrente de la delegación, cruzando la avenida. Para la construcción de este acceso se tuvo que expropiar una parte del estacionamiento del restaurante McDonald’s; el otro se encuentra entre la calle Uxmal muy cerca del deportivo (sobre este acceso está el estacionamiento de bicicletas).

#### ESTACIÓN “EJE CENTRAL”

Las estaciones se ubican en la colonia Portales Sur, delegación Benito Juárez. Cerca, se localiza la alberca olímpica, la glorieta de las repúblicas, el corredor cero emisiones Eje Central y el eje 8 Popocatepetl. En la zona hay mucho tráfico vehicular gracias a que este eje es uno de los principales de la ciudad. Se puede observar que pasa mucho transporte de carga pesada y transporte público como microbuses que van del metro Portales a Nativitas

(ruta 25), y al metro constitución (ruta 1); el trolebús cero emisiones que recorre la ciudad del norte al sur y el RTP (red de transporte de pasajeros de la Ciudad de México). La zona es de clase media, la zona es limpia y tranquila, aunque es una zona habitacional también hay algunas oficinas o laboratorios, pues pasan muchos trabajadores con uniformes.

Los cuatro accesos se ubican en cada esquina del cruce de Eje Central y Eje 8 Popocatépetl. Uno de estos se ubica enfrente de una taquería que se inauguró a los cuatro meses de la línea 12, un pequeño local de accesorios para celulares, una tienda de dulces y piñatas y en la esquina esta una farmacia similar. El otro acceso se ubica a un costado de la pulquería/cantina “La Paloma Azul” y una papelería; el siguiente acceso tiene elevador y se encuentra a un costado de un Spa, una reparadora de calzado, la tienda la surtidora y el OXXO. Y el último acceso está cerca de la parada del trolebús y las oficinas de la empresa El Oso (accesorios para calzado pinturas, grasa y agujetas, etcétera).

*Locatario de la tienda “La surtidora”* (los del periódico El Universal ya lo habían entrevistado). En esta estación me acerqué a entrevistar al dueño de la tienda la surtidora, es una típica tienda familiar pequeña pero tiene casi de todo. Los dueños son los que atienden, el dueño es un señor como de unos 60 años o más, es muy amable y accesible.

O: ¿Cómo ha cambiado esta zona desde que abrió el metro?

S11: Pues hay más gente, más movimiento. No tanto como creímos, pero sí se ven caras nuevas, más vigilancia.

O: ¿Se han incrementado sus ventas, tiene nueva competencia?

S11: Sí han aumentado mis ventas y mi nueva competencia es el Oxxo de aquí a lado, lo inauguraron en diciembre del 2012 y pues a pesar de esto conservo a mis clientes doy más barato que ellos.

O: ¿Desde cuándo vende, le han aumentado la renta?

S11: Pues ya tenemos como 30 años con la tiendita, toda una vida y pues sí me la han aumentado periódicamente cada año, como va, lo normal.

O: ¿Le gusta ahora tener el metro cerca o le gustaba más antes?

S11: Sí me gusta más ahora

O: ¿Cree que lleguen vendedores ambulantes?

S11: ¿Ambulantes? No sé, primero ¡pensábamos que sí! Creo que ahora ya no llegaron, veremos con el tiempo.

O: ¿Qué clase de rumores o cosas extrañas ha escuchado a cerca del metro?

S11: Que no han terminado la obra al 100%, que tardan mucho los trenes y que está muy bonita.

O: ¿Qué opina de la línea 12?

S11: Es muy buena, la limpieza, la apariencia y la modernidad es muy diferente a las demás (líneas del metro) hasta las entradas son diferentes.

*Cerrajería.* Entrevista a un locatario de una cerrajería, de nombre Manuel Verdín de unos 65 años o más, es de complexión delgada es muy amable y platicador.

O: ¿Cómo ha cambiado la zona con la línea 12 y que opina de esta?

S12: ¡Mira hijo! Sí ha aumentado la gente por aquí, cuatro años de obra si nos afectó, apenas va subiendo el negocio, hay menos estrés con la obra terminada, antes andábamos como trompos, pues otro de los cambios es que ya hay un montón de construcciones, las inmobiliarias son una bola de rateros ¡voracidad! Lo que quieren es poblar todo lo que es Tláhuac, Xochimilco, por donde quiera hacen edificios, aquí van a hacer un edificio (y me señala al frente) de cuatro pisos ni va a alcanzar el agua. La línea 12 sí ha servido antes se hacían dos horas, ahora se hacen media hora. Pero a los peseros que van de Taxqueña les dieron en la torre ahora pasan con cuatro o cinco personas y el metro no le estorba a nadie. En cuatro años no hubo aumento (del local) por la obra, ahora aquellos locales pagan más de siete mil pesos cada local (señalándome los locales de la prepa abierta y la farmacia similares). Yo para ir al estado de México sólo pago 10 pesos, ida y vuelta, yo no pago la entrada al metro entro gratis (risas), pero las luces que instalaron no funcionan.

#### ESTACIÓN “ERMITA”

La estación se ubica en la colonia Miravalle, delegación Benito Juárez, cerca de esta zona se encuentra el Centro Nacional de las Artes, el ex convento de Churubusco y los estudios Churubusco, uno de los más antiguos de Latinoamérica. Esta estación de la línea 12 tiene

conexión con la línea 2. La colonia está muy bien ubicada y tiene todos los servicios, tiene varias áreas verdes y las casas estas previamente diseñadas. La estación “Ermita” de la línea 12 tiene tres accesos y una salida de emergencia, uno de los accesos principales se encuentra sobre avenida Tlalpan. Para transbordar a la línea 2 se tiene que pasar por este acceso, afuera de la estación se ubica el estacionamiento de bicicletas, este acceso cuenta con elevador. A un costado de la estación está el hotel Garaje Castillo (la avenida Tlalpan se caracteriza por tener muchos hoteles), en el otro extremo se localiza el banco Scotiabank. La salida de emergencia de la estación se ubica en la calle Miramar (calle cerrada). Esta salida fue construida en una parte de la calle, en la mera esquina esta la *tienda la Lupita* que es atendida por don Pepe, un señor de unos 65 años. En su tienda exhibe en una repisa con una colección de botellas de refrescos.

O: ¿Cómo le fue con la línea 12?

S13: Como usuario sí lo uso pero sí me afecto, antes la gente pasaba por aquí para ir al metro Ermita de la línea 2, ahora ya entran por las estaciones de la línea 12 y durante la construcción a veces no podía abrir; los del metro me daban un salario mínimo al mes para aguantar abierto, lo bueno que no pago renta si no no aguanto, cerraron la calle para hacer la estación, y durante la construcción se cuartearon casas, ¡no pagaron los daños del metro!, mira mi edificio presenta varios daños y no me han respondido.

El siguiente acceso se encuentra en la colonia Ermita delegación Benito Juárez cerca de la calle Francisco Rojo González. El otro acceso está en la colonia Miravalle, en la delegación Benito Juárez, este acceso también está sobre la banqueta, pero la calle Francisco Rojo González fue reducida a causa del metro.

En la mera esquina de esta calle esta la *Papelería Lila* de don Gerardo Murillo es un señor delgado de unos 60 años muy amable y conversador, Don Gerardo me cuenta que él

anduvo organizando a los vecinos afectados por la línea 12 de la colonia Miravalle que estaba bien organizada con 13 manzanas. Cuando llegué a la papelería para pedirle su opinión acerca de la línea 12 me sorprendió cuando me empezó a narrar toda su experiencia con la línea 12. Además me mostró varios diarios con notas del metro, así como fotografías de la obra y de él con el ex jefe de gobierno Ebrard, con trabajadores, ingenieros y con representantes de la constructora ICA. También tenía en sus manos varios documentos donde exponían sus quejas a causa de la obra. Fue tan amable que accedió a prestarme todos sus documentos y datos que tienen que ver con el metro.

Este señor también me señaló la esquina donde una maquina realizó los sondeos de tipo de suelo “en donde está el poste hicieron el hoyo para ver la composición de la tierra y ver si había restos arqueológicos” al retirarme le dije al señor Gerardo que regresaría para que me prestara sus documentos.

#### ESTACIÓN “MEXICALTZINGO”

En esta estación se colocó la primera piedra para la construcción de la línea 12 y fue en este lugar donde inicié mi trabajo de campo. La estación tiene cuatro accesos: dos están en la delegación Iztapalapa, en la colonia Cacama y los otros dos accesos están en la delegación Coyoacán en la colonia Prado Churubusco. A estas dos delegaciones las divide la avenida Ermita, en las inmediaciones de esta zona está la Iglesia San Marcos Mexicalzingo, la Clínica 15 del IMSS, la guardería del IMSS y la universidad UNITEC. Ambas colonias son habitacionales, la colonia Cacama es de clase media y la de Coyoacán tiene muchas áreas verdes y es de clase media y clase media alta.

Uno de los accesos ubicados en la colonia Cacama se sitúa enfrente del laboratorio Servet, a este lugar se le expropiaron unos metros para colocar una entrada de la estación.

Enfrente se construyeron cuatro macetones y un pequeño estacionamiento de bicicletas. Por último, el otro acceso se ubica a unos metros de la avenida La Viga; para construir este acceso se expropió una casa a un lado de esta estaba el Banco Santander que tuvo que cerrar definitivamente con las obras del metro.

Antes de la inauguración del metro en la delegación Iztapalapa en la avenida La Viga a unos metros del metro, había alrededor de unos dieciséis puestos ambulantes. Sin embargo a unos cinco meses, antes de que se inaugurara la estación se incrementó el ambulante llegando a los treintaicinco o cuarenta ambulantes. En algunos casos, sólo estaba el armazón del puesto, pues no tenían nada, sólo estaban apartados los lugares; es de notar que aunque esta avenida la comparten ambas delegaciones, el ambulante sólo se incrementó en Iztapalapa, pero sin llegar a las estaciones del metro.

Los siguientes dos accesos están en la colonia Prado Churubusco en Coyoacán, uno de ellos se construyó casi enfrente del conjunto habitacional Churubusco. A un costado, está la Clínica 15, este acceso fue el que más problemas causó en su construcción ya que se tuvo que cerrar el acceso a la unidad y construir otro en la parte de atrás por la calle de Leo, Ahí se ubica una primaria y un kínder, los vecinos de la calle y los padres de familia se opusieron a esta acción, argumentaban que son muchos autos los que pasarían por ahí y que corrían el riesgo de perder su tranquilidad. También comentaron que si construían el acceso se les debería dejar pasar por la unidad para llegar a la avenida Ermita o para entrar al metro; los padres de familia comentaban que ellos esperan a sus hijos a media calle y que los niños salen de la escuela corriendo y al abrir este acceso se podría producir un accidente. El problema fue tan fuerte que la gente casi llegaron a los golpes con los

residentes de la unidad. Al final, se construyó el acceso para la unidad y estos colocaron seguridad privada para que ninguna persona ajena a la unidad pueda pasar.

Otro problema que se presentó en esta colonia durante la construcción del metro fue que se tuvo que desviar el tráfico en este tramo de la avenida Ermita hacia la avenida Osa Menor, pequeña avenida que pasa exactamente a la mitad de la colonia prado Churubusco. Según algunos habitantes de esta colonia, con el incremento de autos pesados, constantemente el suelo se empezó a cimbrar y esto provocó que algunas casas se cuartearan. El siguiente acceso se ubica en el callejón de Chabacano, a un costado de la panadería “La Esperanza”. A unos metros, en la avenida la Viga para la construcción de este acceso se expropió una parte de una bodega de madera y para construir el respiradero se expropió una parte de un lote de autos “La Viga”, (ahora plaza de la salud). En estos dos últimos accesos se colocaron 15 macetones, los que quedaron frente a la unidad habitacional fueron pintados del mismo color de la unidad; esto lo mandó hacer la administración de la unidad.

Las entrevistas y notas que me permito transcribir a continuación, las realicé en la colonia Prado Churubusco. En esta colonia había alrededor de diecinueve puestos ambulantes antes de la construcción del metro, en su mayoría, los comerciantes tienen vendiendo ahí de 10 a 30 años. Ahora, desde que el metro funciona, sólo once ambulantes siguen vendiendo, se encuentran a lo largo de la avenida Ermita, empezando por la Clínica 15 del IMSS hasta llegar a la avenida de la Viga. Durante la construcción del metro los ambulantes que estaban frente a la clínica fueron reubicados a la calle Capricornio (que está a unos 30 metros). En total, fueron cuatro comerciantes reubicados a esta calle. Sólo pude

entrevistar a uno de ellos, los demás no me quisieron dar entrevista por temor a que yo fuera algún empleado del gobierno.

Al primer ambulante que entrevisté fue una señora que vende hamburguesas, “hotdog”, sincronizadas y sopas Maruchan preparadas; sólo me contestó tres preguntas, luego se arrepintió y ya no quiso seguir. Esta persona tiene alrededor de 50 años.

O: ¿Cómo ha cambiado esta zona desde que está el metro?

S14: ¡No pues! Desde que abrió el metro nos mandaron para acá, estamos más solos.

O: ¿Se han incrementado sus ventas desde que abrió el metro? ¿Tiene nueva competencia?

S14: No, al contrario, bajó, está muy solo por acá y no tengo competencia.

O: ¿Desde cuándo vende?

S14: Yo aquí trabajando tengo quince años pero este puesto tiene más yo sólo lo trabajo<sup>48</sup>.

*Vendedor de jugos y licuados.* El vendedor ambulante realiza su trabajo en un puesto con ruedas tipo carrito, es un señor alto, de complexión robusta.

O: ¿Cómo ha cambiado esta zona desde que está el metro?

S15: Pues si nos afectó, estábamos enfrente de la clínica, nos mandaron a esta calle y nos bajó la venta.

E: ¿Qué tanto le bajaron las ventas? , ¿Tiene nueva competencia?

S15: Pues bajaron las ventas de un 70% a un 100%, no, no tengo competencia, la delegación no los dejaría.

E: ¿Le gusta tener el metro cerca?

S15: No lo quiero, estaba mejor antes.

O: ¿Cree que lleguen más ambulantes?

S15: ¡Pues sí han llegado más, pero los quitan!

O: ¿Qué clase de rumores o cosas extrañas ha escuchado acerca de la línea12?

---

<sup>48</sup> Después de esta última pregunta se reusó a responder dijo que tenía miedo de que yo fuera de la delegación o parte de la junta de vecinos de la colonia.

S15: Unos trabajadores encontraron cosas arqueológicas, encontraron unas ruedas blancas de piedra como de metro y medio de alto, sí estaban grandecitas; había muchos extranjeros, a otros trabajadores allá abajo se les apareció el diablo.

O: ¿Qué le parece la línea 12 como transporte público?

S15: Para la gente que lo ocupa lo beneficia, a uno también pero no he entrado.

*Vendedora ambulante de hierbas.* La señora Sandra comercializa hierbas, elotes, hongos, nopales, pan, quelites, etcétera. Tiene sus productos en una manta sobre el piso, tiene aspecto de provinciana. La señora vende sus productos enfrente de la Clínica 15.

O: ¿Es usted de aquí?

S16: ¡No, yo vengo de Toluca!

E: ¿No usa la línea 12?

S16: No porque me tardo más transbordando en la ciudad que irme en el camino a Toluca. E: ¿Tiene competencia?, ¿Cómo le va ahora con las ventas?

S16: Sí, pero los quitaron, ya no se ponen y sí bajó la venta.

O: ¿Desde cuándo vende?

S16: Tengo ocho años aquí.

E: ¿Qué cambios ha visto desde que abrió el metro?

S16: Pues, ya no nos dejan poner, pero ni estamos en la mera entrada del metro.

O: ¿Le gusta tener el metro cerca?

S16: ¡Nos da igual, nosotros agarramos el camión para metro Taxqueña, yo creí que iba a haber mucha más gente por la clínica pero no!

O: ¿Cree que lleguen vendedores ambulantes por aquí?:

S16: Quién sabe, la verdad no sé.

O: ¿Qué clase de rumores o cosas extrañas ha escuchado acerca de la línea 12?

S16: Que supuestamente que van a ver más rateros, secuestradores.

O: ¿Qué cree que pase a futuro por aquí?

S16: La verdad no sé qué nos dejaran con el tiempo porque ahorita estoy aquí vendiendo pero luego llega la camioneta y me dice que me quite, que me vaya a la calle de allá.

O: ¿Qué opina del metro?

S16: Es lo más rápido y barato y puedes viajar hasta no sé dónde, pero a los vendedores nos afecta, si nos dejaran nos beneficiarían.

*Vendedor de micas.* Don Juan Robles Torres es vendedor ambulante, vende micas para papeles y credenciales enfrente de la Clínica 15, tiene 72 años de edad y es discapacitado, ya no coordina bien sus movimientos, dice que tiene 30 años vendiendo ahí, él vive en la delegación Iztapalapa, en la colonia de Las peñas como a 40 minutos de la estación. Siempre se va en el RTP porque este transporte se va derecho por toda la avenida Ermita, además de que no le cobra por ser mayor de edad. Cuando me acerqué a entrevistarlo estaba vendiendo sus productos adentro de la Clínica, me comentó que estaba ahí porque las autoridades lo quitaron a causa de la línea 12. La directora del hospital le dio permiso de vender ahí, pero me confeso su temor de que cambiara de opinión y ya no le diera permiso, así se expresó “mire joven yo tengo miedo a que un día ya no me dé permiso la directora, imagínate ¿yo que hago? Este es mi único sostén, si me quitan este trabajo yo me muero, me gustaría que usted me ayudara con las autoridades”.

*Local de abarrotes, frutas y verduras.* Este local lo atiende un señor y su esposa.

E: ¿Cómo le ha ido con el metro?

S17: Pues esperábamos que cuando abriera el metro nos iría mejor pero no y pues nos afectó durante la construcción, en cuanto a las ventas, no se incrementaron.

O: ¿Le gusta tener el metro cerca?

S17: Pues antes que estuviera el metro esto estaba lleno, a nosotros no nos benefició en nada.

O: ¿Cree que lleguen vendedores ambulantes, tiene competencia?

S17: Pues es lo que mucha gente ha impedido, imagínate con vendedores ambulantes nos va peor.

O: ¿Qué opina de la línea 12?

S17: No hay suficientes trenes, en vacaciones viene bien pero en temporada de escuela y trabajo, viene a reventar, se tarda mucho, creo que tarda entre diez y quince minutos.

*Ambulante de jugos de naranja.* Vende a unos metros de la estación, en el callejón Chabacano, se llama Marcelo, tiene 17 años, es del estado de Veracruz, sus padres lo trajeron al Distrito Federal a la edad de 3 años. Aquí nació su hermana y ahora su familia ya se quedó a radicar. Ahí cerca también hay dos puestos de quesadillas, gorditas y tacos. Los tres puestos ambulantes se tuvieron que recorrer unos metros hacia el callejón para que los dejaran vender, el padre de Marcelo vende elotes en la esquina de la avenida la Viga y avenida Ermita.

O: ¿Se han incrementado tus ventas desde que abrió el metro?

S18: Sí como en un 30%, sí me aumentó un buen, ahora me compran los de la UNITEC (universidad) lo del seguro (clínica 15) y los trabajadores del metro y los usuarios ah y también los del bachiller 6; estoy desde las 7:00 de la mañana hasta la 1:00 de la tarde

O: ¿Te gusta tener el metro cerca o te gustaba más antes y porque?

S18: Sí, me gusta más cerca porque ahora los de la UNITEC se bajan aquí y caminan a su escuela y los trabajadores del metro me compran, además de los que salen del metro.

O: ¿Qué cambios has visto desde que se abrió el metro?

S18: Hay más personas y un poco más de vigilancia.

O: ¿Crees que lleguen más ambulantes?

S18: Sí van a llegar más y los están recorriendo más para acá los de la camioneta de la delegación los va a reacomodar (refiriéndose a algunos ambulantes que habían sido removidos durante las obras de la línea 12)

O: ¿Qué rumores has escuchado de la línea 12?

S18: Que un señor se arrojó a las vías del metro pero lo sacaron (como las vías no están electrificadas) hace como un mes (febrero 2013). Antes de que terminaran el metro dicen que se les apareció el diablo por eso pusieron un altar y pusieron dos pelotas por los niños que se aparecieron en los túneles. Un ingeniero me platicó que encontraron joyas y cosas antiguas y cadáveres, otros trabajadores tomaron fotos en los túneles y en las fotos salieron dos niños, y

que hay pirámides abajo, esto me lo contaban los ingenieros uno que se llama Sergio y otro que se llama Alfredo.

#### ESTACIÓN “ATLALILCO”

En esta estación es donde el metro empieza a expropiar lotes completos para construir los accesos hasta llegar a Tláhuac, de la estación Mexicalzingo hasta Mixcoac sólo se expropiaron algunas ínfimas partes de lotes o se construyeron en la vía pública.

La estación se localiza en una zona industrial, en la delegación Iztapalapa, en la colonia santa Isabel Industrial, los tres accesos se encuentran sobre avenida Tláhuac; esta avenida es casi la única vía de acceso hacia la delegación Tláhuac y otras colonias de Iztapalapa, a los lados de los accesos sólo hay fábricas, bodegas, algunas distribuidoras, tiendas de ropa o zapatos. La zona habitacional se encuentra a unas quince calles, algunas de estas están desordenadas y presentan baches. Las casas son en su mayoría de autoconstrucción.

La mayoría del transporte que pasa por la avenida Tláhuac son microbuses que van de Tláhuac, Tulyehualco y San Pablo. Un acceso se encuentra en avenida Tláhuac casi esquina con avenida Ermita; este acceso se construyó en la banquetta, los negocios que están cerca de este acceso son una farmacia de “similares” que tiene un aparato de sonido con volumen alto, también hay una tienda de ropa, tres puestos de comida y enfrente de estos negocios hay algunas jardineras. Cerca de este acceso, hacen base algunos micros y a un lado están los gritones “¡súbale Tulyehualco!”. Sobre la avenida Tláhuac en un camellón están los respiradores del metro, estos están muy altos y anchos.

Otro acceso que va en dirección Tláhuac, tiene elevador, está a un costado de la “Sandak” (fábrica de zapatos) y del Banco Bancomer, antes de ser un acceso del metro era una fábrica de cosméticos. El siguiente acceso tiene a su costado una zapatería de calzados Sandak, antes de ser un acceso del metro fueron las oficinas de una papelera. A unos metros del acceso hay tres vendedores ambulantes uno venden quesadillas y tacos, el otro vende golosinas. Antes de retirarme me acerqué al vendedor ambulante para pedirle su opinión acerca de la línea 12, es un señor de unos 45 o 50 años, vende dulces.

O: ¿Qué opina de la línea 12, que nuevos cambios observa?

S19: Pues antes me iba mejor, antes había más gente, ahora ocupan el transborde y se van por abajo, yo tengo cuatro años vendiendo por eso nos dejaron; la delegación respetó a los que teníamos tiempo vendiendo y no aceptan a nuevos. Durante la construcción nos reubicaron a una calle, terminado el metro nos reubicaron de nuevo. Y con la línea 12 se nota el cambio porque la zona está, de cierta manera, limpia, bueno, al menos sobre la avenida Tláhuac, donde está el metro; ya más adentro entre algunas calles se ve un poco sucio, las banquetas en mal estado, pero las lámparas de aquí no prenden todavía y las de enfrente parecen semáforos, en la noche por eso no pasa gente, por aquí todavía hay algunos trabajadores de ICA.





Imágenes de los alrededores de la estación Atlalilco de la línea 12.

#### ESTACIÓN “CULHUACÁN”

Esta estación se ubica en uno de los doce pueblos originarios de la delegación Iztapalapa<sup>49</sup>. Ya en esta estación el metro va por el tramo elevado, dejando ver por las ventanas de los vagones todo el panorama. Lo que más llama la atención es el ex convento de Culhuacán, en esta zona la mayoría de las casas son de auto construcción, se ven muchas casas de color gris (quizá con materiales de tabique o de cemento sin repellido). Hay bastante ruido que proviene de los equipos de sonido que tienen los negocios para llamar la atención; otros, provienen de los claxon de los autos que están atrapados en el tráfico. Muchos de los locales pequeños tienen varios objetos obstruyendo la banqueta.

Esta estación sólo tiene dos accesos al igual que las siguientes estaciones. El acceso que va en dirección a Tláhuac, según me informaron antes era una bodega. Cerca de este acceso está la calle Benito Juárez (que está cerrada), una tlapalería y en el otro extremo un

---

<sup>49</sup> Consultado en [http://es.wikipedia.org/wiki/Pueblo\\_Culhuac%C3%A1n](http://es.wikipedia.org/wiki/Pueblo_Culhuac%C3%A1n)

taller, dos casas de empeños, una taquería. Enfrente de la estación hay un sitio de taxis. En el siguiente acceso, también se obstruye la banqueta debido a que en dirección a Atlalilco hay locales de pizzas, comida china, la farmacia el Fénix, una estética, un local de venta de jamón, salchichas marca Chimex. Estos negocios tienen guacales (cajas de madera) en las banquetas para apartar lugares para autos, también hay autos atravesados en las banquetas obstruyendo el paso del peatón, entre ambas estaciones está el camellón donde se ubica el estacionamiento de bicicletas. De esta estación hasta Tláhuac los estacionamientos de bicicletas son mucho más amplios que los de las estaciones que van de Atlalilco a Mixcoac.



Ex Convento Culhuacán<sup>50</sup>

#### ESTACIÓN “SAN ANDRÉS TOMATLÁN”

Esta colonia popular tampoco está diseñada ni proyectada. Pertenece a uno de los dieciséis pueblos originarios, el terreno es un tanto desnivelado. La iglesia y algunas colonias están en un pequeño cerro, la mayoría de las casas son de auto construcción y están sin repellar. También se observa que en cada lote viven varias familias, algunas casas tienen techo de lámina de zinc (metal) o de asbesto. Las calles son angostas, algunas tienen baches, las

---

<sup>50</sup> Imagen consultada en <https://www.google.com.mx/search?q=ex+convento+de+culhuacan>

banquetas también son estrechas y, algunas calles ni banquetas tienen. Casi no hay árboles ni áreas verdes. Las personas que habitan en esta colonia visten con ropa sencilla, no vi a ninguna persona de saco y corbata. Cuando hacen referencia al lugar donde viven, los habitantes no le llaman colonia si no “barrio”, son personas muy arraigadas a sus tradiciones, pues la mayoría de sus pobladores originarios son de origen provinciano. Así que tienen arraigado sus usos y costumbres. Este lugar es muy famoso por sus fiestas patronales y su carnaval. La fiesta patronal es celebrada el 29 de noviembre, por la noche se dan mañanitas en el interior de la parroquia y el 30 los mayordomos organizan una celebración con cohetes, comida, baile y fuegos pirotécnicos. La fiesta principal se deja para el siguiente fin de semana y a los 8 días se hace la fiesta de octava<sup>51</sup>.

Esta estación cuenta con dos accesos: el que va en dirección Tláhuac tiene a su izquierda un callejón privado sin pavimentar, los dueños de este callejón tienen una mesa para vender dulces, a la derecha se ubican dos casas. Según un señor de la zona este predio, antes de ser un acceso del metro, era un terreno baldío. En el camellón de avenida Tláhuac se encuentra el estacionamiento de bicicletas. El otro acceso se encuentra a mano izquierda, tiene unas escaleras que conducen a una pequeña explanada y la iglesia San Andrés Tomatlán.

---

<sup>51</sup> Consultado en [http://es.wikipedia.org/wiki/San\\_Andr%C3%A9s\\_Tomatl%C3%A1n](http://es.wikipedia.org/wiki/San_Andr%C3%A9s_Tomatl%C3%A1n)



Iglesia de San Andrés Tomatlan<sup>52</sup>

#### ESTACIÓN “LOMAS ESTRELLA”

La estación se ubica en la colonia Lomas Estrella (1ra y 2da sección), delegación Iztapalapa. Es una colonia de tipo residencial, el terreno es plano, las calles están diseñadas y planificadas; tiene calles anchas, en buen estado, la mayoría están enrejadas y cuentan con seguridad privada. En la zona hay muchas áreas verdes, también hay algunos edificios de departamentos. La zona no tiene problemas de ambulante.

Esta estación tiene dos accesos, el que va hacia Tláhuac (que antes de ser estación fue un auto lavado). A mano derecha de la estación se ubican dos talleres automotrices y un “Block Buster”. A la izquierda de la estación se encuentra una pequeña plaza comercial que tiene varios locales como una lavandería, un consultorio dental y un restaurante. El estacionamiento de las bicicletas está en el camellón de avenida Tláhuac. El siguiente

---

<sup>52</sup> Imagen tomada de [www.google.com.mx/search?q=iglesia+san+andres+tomatlan&tbn](http://www.google.com.mx/search?q=iglesia+san+andres+tomatlan&tbn)

acceso que va en dirección a Mixcoac era una casa habitación; a la izquierda se ubica una calle enrejada, una tienda Cemex y una papelería Office Depott y a la derecha hay una dulcería y una tienda de muebles. Las jardineras de esta colonia están en buen estado.

#### ESTACIÓN “CALLE 11”

Esta estación se ubica en las colonias Granjas Estrella y Cerro de la Estrella, en la delegación Iztapalapa. Se ubica en una zona industrial (hay naves industriales y bodegas), pero también es habitacional, se ve poca gente caminando. Hay bastante tráfico vehicular, situación cotidiana en la avenida Tláhuac. En esta estación el ex jefe de gobierno Marcelo Ebrard cortó el listón inaugural de la línea 12.

La estación tiene dos accesos, el que va en dirección a Tláhuac que antes era una fábrica de papel (según dicen los vecinos); a la izquierda de la estación, está la fábrica de platos y vasos desechables “Bosco”, la unidad habitacional Villas Estrella y el Banco Santander. A la derecha hay otra industria que, al parecer, le pertenece ahora a la compañía Bosco y una bodega. En el siguiente acceso (que dicen antes era un terreno baldío) a la derecha está un restaurante California, una tienda Copel, una Comercial Mexicana y enfrente de estos negocios sobre avenida Tláhuac, se encuentran unos seis puestos ambulantes, A la izquierda de la estación, se encuentra un terreno que está en obras, un restaurante Toks y una pequeña plaza comercial. En el camellón de Tláhuac está el estacionamiento de bicicletas en la que se encontraban veinticinco bicicletas. En esta estación sólo pude hacer algunas breves intervenciones. A un taxista que se encontraba haciendo base a unas calles, a un locatario y a un trabajador de PROINFRA (compañía

contratada por ICA). En la avenida Tláhuac me encontré a un empleado de PROINFRA al cual me le acerque para hacerle una pregunta:

O: ¿Ustedes son los que colocaron el alumbrado del metro? Pero, ¿por qué aún no prende?

S20: Sí, nosotros nos encargamos del alumbrado, ya está instalada, ya estamos trabajando para que prendan, nosotros también nos encargamos del pavimentado, lo hicimos de Tláhuac hasta Mixcoac, en cuanto a la luz son sólo pequeños detalles.

*Ambulante*, vende zapatos usados y dulces. Es un señor corpulento de unos 60 años, de bigote ancho muy amable y platicador. Algo interesante es que fue el único ambulante que se prestó para conversar.

O: ¿Desde cuándo vende, qué opina de la línea 12?

S21: Empecé a vender desde la inauguración, está bien para nosotros que no tenemos empleo, a mí me beneficio mucho, yo vendo dulces y de ahí mantengo a mi familia. Yo ya tengo trabajo, antes no tenía, con el metro a muchos le mocharon sus casas, la seguridad sigue igual hay un buen de atracos.

O: ¿Pertenece a alguna organización?

S21: Sí, a la de Francisco Villa Independiente, por eso me dieron permiso, esa organización nos respalda (afiliada al partido PRD). Luego vamos a las marchas, pasa la camioneta de la delegación y no nos hace nada porque somos de la organización.

O: ¿Por dónde vive?

S21: Vivía hasta Querétaro, yo aquí llegue por unos familiares que me consiguieron chamba en estos rumbos de vigilante, pero supe que había lugares para un puesto de venta a través de la organización y pues lo agarré.

#### ESTACIÓN “PERIFÉRICO ORIENTE”

La estación se encuentra entre dos colonias el Vergel y San Lorenzo, en la delegación Iztapalapa, entre avenida Tláhuac y Anillo Periférico. El símbolo de la estación es una torre de vigilancia debido a su cercanía con el reclusorio Oriente, también se encuentra muy cerca de la estación el Centro de Rehabilitación Integral (CRIT). En esta estación se ve

mucho más tráfico que en las estaciones anteriores, una de las causas es por la avenida Periférico. La mayoría de las casas son de autoconstrucción, es una colonia popular, algunas calles son muy estrechas y con baches. La estación tiene dos accesos, la que está en dirección a Tláhuac, a la izquierda está la CETRAM (antes un mercado de flores) que está recién construida conjuntamente con el metro. En la parte superior se ubica una pequeña plaza comercial y, en la parte de abajo, el paradero que a la fecha no funciona. A la derecha se ubica un pequeño jardín con cuatro macetones en buen estado y algunas jardineras; pasando la calle se ubica una pequeña plaza comercial, con pequeños locales de zapatos, ropa, restaurantes, etcétera. Enfrente de este acceso pasa mucho transporte público con rutas como por ejemplo: Tulyehualco, Nopalera, Chalco, Milpa Alta y Zapotitlán. En la banqueta hay alrededor de veinte personas esperando su transporte, otras tres personas están haciendo fila para tomar un taxi pirata del grupo Pantera pertenecientes al Frente Popular Francisco Villa, afiliados al Partido Revolucionario Demócrata<sup>53</sup>. Estos taxistas, algunas veces, sólo traen una placa en sus unidades, algunos ni pintados de taxi están o sólo tienen una franja, otras unidades están en malas condiciones y otros ni tarjetones traen.

En el otro acceso, a la izquierda, en dirección Mixcoac, hay una pizzería Charly y una farmacia “Similares”. A la derecha hay una ferretería, el “Instituto Conversa” (escuela de computación), una tienda de ropa y una casa de empeños. Y al frente de la estación otra base de taxis pirata pantera. Algo que noté es que en ambos accesos se ven bicicletas encadenadas a tubos del metro, en postes; por ejemplo, en este último acceso a la estación había ocho bicicletas y en el acceso de enfrente seis. Sin embargo, en el camellón de

---

<sup>53</sup> Consultado en <http://www.cronica.com.mx/notas/2004/136271.html>

avenida Tláhuac está el estacionamiento de bicicletas y ahí conté hasta sesenta bicicletas, tres motonetas y una moto cargo que se usan para trabajar comúnmente.



Imágenes del nuevo CETRAM o llamado comúnmente paradero.

#### ESTACIÓN “TEZONCO”

La estación se ubica en la colonia el Rosario, en la delegación Iztapalapa, es una de las poblaciones más antiguas en la delegación mencionada ya pertenece a los dieciséis pueblos originarios de Iztapalapa. Las calles y casas no están debidamente trazadas ni proyectadas: la mayoría de las viviendas son de auto construcción, las calles están estrechas (algunas tienen cascajo) y el pavimento presenta baches. En general, el terreno es un tanto irregular. Cerca de esta estación se ubica el hospital Belisario Domínguez (inaugurado en 2005), construido recientemente por la administración del ex jefe de gobierno Andrés Manuel López Obrador (en el periodo del año 2000 al 2005). También está el panteón civil y, lo más importante para los residentes, está la parroquia San Lorenzo Tezonco, en donde el santo patrono es Lorenzo Mártir.

El pueblo de San Lorenzo Tezonco está geográficamente ubicado en la delegación de Iztapalapa, en el Distrito Federal. Colinda al sur con el pueblo de Zapotitlán, al este con el Pueblo de Tomatlán. Al norte con Ejidos de San Gregorio Atlapulco Xoch. Y al oriente con el pueblo de Santa Cruz Meyehualco. Es el último pueblo al sur-oriente de la delegación Iztapalapa y colinda con la delegación Tláhuac. Existe un cerro de origen volcánico, llamado “yehualiztli” que significa “lugar redondo”<sup>54</sup>.

La estación tiene dos accesos, la que va en dirección a Tláhuac tiene tres macetones en buen estado en la banqueta. En el pasamanos de la rampa conté diez bicicletas encadenadas y otras tres en las casetas de teléfonos. Hay un sitio de taxis pirata (de la agrupación Pantera) y a la izquierda está la calle María Barrera, donde se ubica un sitio de moto taxis; a la derecha está otra calle angosta con baches y cascajo. En este extremo realicé algunas entrevistas a locatarios y a vendedores ambulantes.

*Vendedora de gomitas y cacahuates*, la señora vende su producto en dos cubetas amarillas, tiene alrededor de 40 años, la acompaña su hijo de unos 14 años.

O: ¿Cómo ha cambiado esta zona desde que abrió el metro?

S22: Ha mejorado mucho por el transporte público.

O: ¿Se han incrementado sus ventas con el metro?

S22: Sí, un 15%...

O: ¿Desde cuándo vende?

S22: Desde hace un mes, en febrero de 2012.

O: ¿Qué cambios ha visto desde que abrió el metro?

S22: Pues la gente viaja más rápida y segura.

O: ¿Le gusta tener el metro cerca o le gustaba más antes?

S22: Sí, me gusta más cerca, así uno viaja más rápido porque está cerca.

O: ¿Cree que lleguen más ambulantes?

S22: ¡Sí, llegaran más!

O: ¿Qué cree que pase en el futuro por esta zona?

S22: Que van a subir de precio las casas

---

<sup>54</sup> Ver <http://sanlorenzotezonco.com.mx/>

O: ¿Qué opina de la línea 12?

S22: Es bueno, es buenísimo, este se ve bonito porque es nuevo, es reciente.

*Vendedor de dulces y cigarros*, el señor de unos 60 años vende sus productos en una pequeña caja de madera, según me comenta hecha por él.

O: ¿Cómo ha cambiado esta zona desde que abrió el metro?

S23: Pues nos afectó por el metro, ahora no nos dejan vender, ya tenía 30 años nomás llegó el metro y nos quitaron de ahí.

O: ¿Se han incrementado sus ventas desde que abrió el metro?

S23: Pues más o menos no mucho.

O: ¿Desde cuándo vende?

S23: Pues apenas dos o tres semanas que he vendido, yo no salía por lo mismo, porque tiro por viaje nos llevaban (la camioneta de la delegación), ya son dos veces que me han llevado a la delegación. Antes traía un carrito, ya lo dejé, nos agarran, detienen el carro hasta que se cumplan 24 horas. Ahora nos estamos metiendo en una organización, ellos (organización FPFV) me sacaron mi carrito.

O: ¿Qué cambios ha visto desde que abrió el metro?

S23: Pus, a la gente sí le benefició mucho, a nosotros nos afectó porque ya no nos dejan vender, antes vendía en el Elektra en Porvenir, antes estaba ahí porque ahí se bajaban los del micro pero ahora con el metro ya no.

O: ¿Cree que lleguen más vendedores ambulantes?

S23: Ahorita no creo pero si al rato.

O: ¿Qué clase de rumores o cosas extrañas ha escuchado por aquí?

S23: Que no nos van a dejar vender.

E: ¿Qué cree que pase en el futuro?

S23: A ver si nos dejan vender, ahorita traigo mi cajita yo la hice ahora cuando viene la camioneta o la policía guardo mi cajita y me voy ¡ya conocemos la camioneta y nos escapamos! Ahora si nos unimos (se refiere a la señora de las cubetas a y él) con aquel cuate (señalándome al frente donde está un señor de un puesto ambulante) de allá para que nos eche la mano.

O: ¿Qué opinión tiene acerca del metro?

S23: Pus yo digo que beneficiaron a otros pero a nosotros no tanto, que quedó más o menos, ahora sí que no hay mucho tráfico como antes, ahora pasa el micro medio vacío y antes no, antes iba lleno hasta colgados iban. Y fíjate el

encargado de la delegación es mi vecino y la otra vez le dije que nos diera chance pero dice que el señor Dávila no da chance, la señora (de las cubetas con gomitas y cacahuates) antes vendía tamales y yo dulces. Para vender en la tarde está más tranquilo, pero en la mañana... Yo me pongo diario de las dos de la tarde y me voy a las diez; en la tarde ya no hay quien te moleste, hace mucho yo era machetero, y luego traje un moto taxi, pero tuve un accidente. Luego cuando me va bien me llevo 200 o 300 pesos no más con esa cajita, ahora quiero sacar un permiso de discapacitado.

### *Taller automotriz*

O: ¿Cómo ha cambiado la zona desde que está el metro?

S24: Ya está mejor, está más transitable.

O: ¿Se han incrementado sus ventas desde que abrió el metro?

S24: Apenas estamos empezando, bajó más del 50% durante la construcción.

O: ¿Desde cuándo vende, le han incrementado la renta?

S24: Diez años tiene el negocio y sí nos aumentó un 20%

O: ¿Qué les parece tener el metro cerca?:

S24: Sí, está bien.

O: ¿Cree que lleguen más ambulantes o así se quede?

S24: Nosotros no lo vamos a permitir, pero ahí los de la delegación, allá enfrente (a un lado del hospital Belisario Domínguez) ya les dieron un espacio, luego se ponen puestos a un lado mira allá ya hay más puestos ya se los permitieron, de este lado no y no lo vamos a permitir.

O: ¿Qué clase de rumores ha escuchado acerca de la línea 12?

S24: Que se está hundiendo, que quedo mal.

O: ¿Qué opina de la línea 12?:

S24: Es bueno agiliza más el transporte para cruzar la ciudad de lado a lado.

*Funeraria.* En este local había tres señores de distintas edades, que oscilan entre los treinta y sesenta años, estaban observando un partido de futbol soccer y jugando baraja española.

O: ¿Cómo ha cambiado la zona con la apertura del metro?

S25: Yo lo veo igual.

O: ¿Desde cuándo vende, le han incrementado la renta?

S25: Tenemos poco con la funeraria, siete años y sí nos aumentó un 40%

O: ¿Qué les parece tener el metro cerca?

S25: Sí, está bien que este cerca

O: ¿Cree que lleguen vendedores ambulantes?

S25: Llegaron pero ya los quitaron.

O: ¿Qué rumores ha escuchado acerca del metro?

S25: Que se está sumiendo

O: ¿Qué cree que pase en esta zona en el futuro?

S25: Que nos van a aumentar la renta y tendremos que lidiar con los ambulantes, a un lado del hospital ya les dieron un espacio, luego se ponen puestos de un lado.

O: ¿Qué opina de la línea 12?

S25: Es eficiente y barato.

El siguiente acceso se encuentra en la inmediación del hospital Belisario Domínguez, en esta zona las jardineras están muy descuidadas con basura, las plantas casi están secas; un ambulante me contó, que en donde está el acceso antes era un camellón.

En este acceso del lado derecho contabilicé veinticinco puestos ambulantes: a la izquierda, tres puestos ambulantes, según los locatarios de enfrente, dicen que a veces llegan más. Algunos ambulantes dicen que tienen años de vender, mucho antes que el hospital se construyera, otro no tienen ni dos meses ahí. Por lo que me di cuenta, la mayoría de los ambulantes pertenecen a la organización Frente Popular Francisco Villa, es por eso que les han otorgado nuevos lugares y obtienen cierta protección contra las autoridades. En este acceso realicé cuatro breves entrevistas a los vendedores ambulantes, las tres primeras son ambulantes del lado derecho y el último de lado izquierdo.

*Ambulante vendedor de dulces de unos 60 años.* El ambulante vende sus productos en un triciclo, sentado en un banquito y platicando con el gritón de los microbuses, esperando a

sus clientes, cuando me le acerque para entrevistarlo primero se reusó y negó pertenecer a una organización.

E: ¿Cómo ha cambiado la zona con el metro?

S26: ¡No le veo ningún cambio, yo lo veo igual!, yo estoy desde que se estrenó pa'aca.

O: ¿Se han incrementado sus ventas, tiene nueva competencia?

S26: No para nada, si hay un montón

O: ¿Desde cuándo vende, pertenece a alguna organización?

S26: Desde hace un año, no pertenezco a ninguna (pero el señor de enfrente que vende dulces en una cajita de madera me lo señalo como integrante de la organización del FPFV) O: ¿Le gusta tener el metro cerca?

S26: Pues sí

O: ¿Cree que lleguen más ambulantes?

S26: De que llegan, van a llegar más

O: ¿Qué cree que pase en un futuro?

S26: Puede ser que nos quiten.

O: ¿Qué opina de la línea 12?

S26: Pues que está bien pues está mejor, más nueva.

*Puesto ambulante de quesadillas, tacos, gorditas, etcétera.* El puesto es atendido por tres mujeres, parece ser que son familiares, sus edades son aproximadamente entre los veinticinco y cuarenta años. Una de las mujeres más joven tenía un bebe cargando.

O: ¿Cómo ha cambiado esta zona desde que abrió el metro?

S27: Para nosotros empeoró porque esta zona es de puro marihuanillo, ve las plantas ni las riegan, se están secando.

E: ¿Se le han incrementado sus ventas?

S27: No bajó, porque la gente baja del otro lado

O: ¿Desde cuándo vende?

S27: Pues desde hace nueve años, antes de que se formara el hospital y el metro

O: ¿Qué cambios ha visto desde que abrió el metro?

S27: No nada, seguimos igual: ni seguridad, ni luz, apenas la están instalando en la noche esta obscuro

O: ¿Le gusta tener el metro cerca?

S27: Me da igual

O: ¿Cree que lleguen más ambulantes?

S27: No creo así se va a quedar, no hay ventas

O: ¿Qué cree que pase en el futuro en esta zona?

S27: Pues nada no creo que nos quiten, porque tenemos un líder línea

O: ¿Qué opina acerca de la línea 12?

S27: Que funciona bien, tiene pantallas, que la mayoría de la gente si lo necesita.

#### *Vendedor ambulante de hamburguesas y hot-dog*

O: ¿Cómo ha cambiado esta zona desde que inicio el metro?

S28: Sí, ha cambiado hay más gente.

O: ¿Se han incrementado sus ventas?

S28: Creo que sí, nosotros apenas empezamos, apenas tenemos 15 días, los demás vendedores ya estaban.

O: ¿Le gusta tener el metro cerca o estaba mejor antes?

S28: Sí, mejor así como esta

O: ¿Pertenece a alguna organización?

S28: Mmm no (para responder pero tardó en pensar la respuesta y se puso un poco nervioso).

O: ¿Qué cree que pase en el futuro?

S28: Se va a poblar más en cuestión de ambulantes.

O: ¿Qué opina acerca de la línea 12?

S28: Es una mejora para todos, bueno es más moderna que otras.

#### *Vendedora ambulante, tacos, quesadillas, gorditas*

O: ¿Cómo ha cambiado esta zona con la línea 12?

S29: Redujeron la avenida Tláhuac, para poner el metro quitaron a los de los puestos (puestos de artículos de madera mesas, sillas, libreros). Antes había un camellón, donde están los puestos, ahí estaba la base del ruta 100. Si no ha ido bien, los fregados fueron los de las peceras, les bajó el pasaje, como vecina y usuaria nos benefició.

O: ¿Cuánto tiempo tiene vendiendo aquí?

S29: Vendiendo once años, antes que hubiera hospital, nosotros iniciamos con López Obrador para que pusieran el hospital, la universidad y la prepa.

O: ¿Pertenece a alguna organización?

S29: Sí.

O: ¿Qué opina de la línea 12?

S29: Pues está muy bien pero le faltan detalles, no prenden las lámparas, dan las siete de la noche y aquí se pone obscuro, obscuro.

En esta estación también están los taxis piratas de la organización Pantera. El despachador me negó pertenecer a una organización, todos los taxis traen una calcomanía en el medallón se lee “Grupo pantera del frente popular francisco villa, 30 de octubre”; algunos de estos taxis no tienen ni placas, según el despachador me dijo que son alrededor de cincuenta unidades.

#### ESTACIÓN “LOS OLIVOS”

El nombre de esta estación hace alusión a que, en los tiempos de la colonia, la zona fue caracterizada por su producción de aceite de olivo y el logotipo actual representa, precisamente, una rama de olivo<sup>55</sup>. Esta parada se ubica en la colonia granjas San Jerónimo y ampliación los Olivos y pertenece a la delegación Tláhuac. Es zona industrial y habitacional, la mayoría de las casas son de auto construcción, aunque también se pueden observar muchos terrenos vacíos. En esta zona se ve mucho movimiento, vi muchas familias caminando con sus hijos o señoras con niños. Las calles aledañas a esta zona

---

<sup>55</sup> Ver [http://es.wikipedia.org/wiki/Olivos\\_\(estaci%C3%B3n\)](http://es.wikipedia.org/wiki/Olivos_(estaci%C3%B3n))

presentan muchos baches, banquetas rotas o cuarteadas y hay demasiada basura tirada a los alrededores.

La estación cuenta con dos accesos, la que va en dirección Tláhuac tiene a su salida tres macetones con basura y, a un lado, están tres jóvenes gritando ¡súbale, súbale, se va! mientras varias personas abordan los microbuses de las rutas 44 que van rumbo a nopalera, porvenir y Zapotitlán. A la izquierda de este acceso, en la avenida, está una base de taxis “panteras” y, a un costado del acceso, hay una casa de materiales Cruz Azul. A un costado se encuentra la calle Providencia y hacia la derecha de este acceso esta una subestación del metro. El siguiente acceso, que va en dirección Mixcoac tiene ocho macetones. Enfrente está otro sitio de taxis piratas pantera, del lado derecho del acceso hay un expendio de pan Bimbo y un local de embutidos. La calle Providencia tiene muchos baches, la banqueta está rota y cuarteada. También me percaté de que el transporte público en las peceras no está regulado ya que no están pintadas con los colores reglamentarios; vi cómo pasan peceras de diferentes colores: verdes, blancas, y algunas amarillas aún con el logotipo de la empresa de botanas Sabritas. Estas unidades son usadas como transporte público, pero tienen placas de autos particulares. A la izquierda de este acceso se encuentra la calle Panal con una reja, es muy angosta y con baches; a un lado está un local de Telcel, una paletería la Michoacana una pizzería, y un local santuario de la Santa Muerte (algo que no me había encontrado en todo el recorrido de la línea 12).

En esta estación sólo pude realizar tres pequeñas entrevistas a un locatario, a un señor que dejó su bicicleta encadenada en el estacionamiento y a un extranjero de nacionalidad argentina.

*Ferreteria.* Este local lo atienden dos hombres jóvenes de unos veinte o treinta años, ambos muy amables.

O: ¿Cómo ha cambiado la zona con la línea 12?

S30: Pues sí hay mucho más gente, más movimiento, se redujeron los carriles y no se pueden estacionar los clientes, otros se fueron cuando estaban las obras y pues buscaron otras alternativas. Sí ha empeorado, han bajado las ventas pero eso sí está un poco más seguro, lo malo que ya no prenden las lámparas antes sí prendían.

O: Durante la construcción ¿los apoyaron los del proyecto metro?

S30: Sí nos apoyaron, pero si nos afectó y nos sigue afectando por el tráfico porque no se pueden parar los autos desde que redujeron los carriles.

*Usuario del estacionamiento de bicicletas.* A este señor lo abordé cuando estaba encadenando su bicicleta, andaba un poco apresurado, su edad era alrededor de unos cuarenta o cuarenta y cinco años.

O: ¿Usa muy seguido el estacionamiento de bicicletas, vive por la zona?

S31: Pues quince minutos me hago desde aquí a mi casa en bicicleta y sí diario la dejo aquí cuando me voy a trabajar, ahorita sólo voy a un mandado, dejo mi bici y me voy en metro.

O: ¿Se siente seguro de dejarla aquí?

S31: Pues no tanto, ya me he enterado de dos personas que les roban su bici, en chabacano y viaducto, pero como ahorita sólo me voy a tardar dos horas le dejo una cadena mediana, si me fuera a tardar más tiempo, no sé unas veinticuatro horas, le dejaría una cadena más grande, además mi bicicleta esta viejita (risas) llama menos la atención.

*Extranjero.* A este joven lo abordé cuando él estaba sentado en un macetón afuera del metro, esperando a una señorita.

O: ¿Qué diferencias tiene este metro con los de su país y que opina de esta línea?

S32: En mi país se tardan más, aquí es buena la continuidad, el metro es más eficiente que el de Argentina, pero una vez que lo tomé, se paró el tren y nos

sacaron para tomar un camión (RTP), no nos cobró y nos llevó hasta eje central y ahí tuve que pagar de nuevo para entrar al metro, fue lo único malo.

#### ESTACIÓN “NOPALERA”

La estación se encuentra en la delegación Tláhuac, se localiza entre dos colonias: la Miguel Hidalgo y Zapotitlán. Este lugar también se considera pueblo urbano y en semana santa también hacen su representación de la crucifixión. En términos socioeconómicos la mayoría de la población pertenece a un nivel que ronda en el medio bajo. Las residencias de esta zona son de autoconstrucción en su mayoría. Las calles y avenidas se ven muy polvorientas, con basura; están en mal estado, con baches, algunas calles ni banquetas tienen, además, les faltan las tapas de las coladeras metálicas que supongo fueron hurtadas. Las bardas y paredes de la zona tienen grafitis. Sobre la avenida Tláhuac se encuentra un perro muerto que emite malos olores. En fin, en general la zona está muy descuidada y se nota un tanto peligrosa. El estacionamiento para bicicletas está en el camellón sobre avenida Tláhuac, donde conté diecisiete bicicletas encadenadas. La estación tiene dos accesos, la que va en dirección Tláhuac tiene dos sitios de moto taxis, en dirección a Mixcoac tiene un sitio de moto taxis. En el acceso que va en dirección a Tláhuac se encuentran varios locales de comida corrida y una paletería. Llegando a la esquina está la calle Arabella y aquí hay otro sitio de moto taxis. A la derecha de este acceso está una bodega en renta, la calle Las bodas de Fígaro y otro sitio de moto taxis.

En el otro acceso, el que va en dirección a Mixcoac, en sus cristales de la estación hay un pequeño croquis pegado que indicaba la ruta de la crucifixión que se llevaría a cabo en la zona. Enfrente de este acceso se encuentra una coladera sin tapa. A la derecha de este acceso está la guardería Nopalera, recién construida, de hecho junto con el metro que por

cierto, ya está lleno de grafitis. En la calle hay mucha tierra suelta, a la izquierda está la calle Manuel López y también hay un sitio de moto taxis, una Clínica Psiquiátrica y enfrente de esta clínica hay otra coladera sin tapa, un montículo de cascajo y basura<sup>56</sup>.

#### ESTACIÓN “ZAPOTITLÁN”

La estación se ubica en la delegación Tláhuac, colonia la conchita Zapotitlán, cerca de aquí está el deportivo Zapotitlán, el bosque de Tláhuac y el club deportivo Zapotitlán. Este lugar es uno de los pueblos originarios y como en otros pueblos también se organizan para las fiestas patronales, el carnaval. La población tiene un sentido de pertenencia arraigado. Económicamente hablando, pertenecen a un nivel medio-bajo. Las casas son de autoconstrucción, aunque se puede decir que cuentan con todos los servicios, podemos ver que algunas calles aún no tienen pavimento o presentan baches y se notan algunos problemas de limpieza en las calles. La mayoría de los negocios alrededor de la estación son pequeños locales.

La estación tiene dos accesos, el que va en dirección Tláhuac (que según me dicen era una llantera). A la izquierda de este acceso, está la calle Miguel Emilio Laurent, en una esquina está un sitio de moto taxis, en la otra esquina de la misma calle está otro sitio de taxis. Pasando esta calle se ubica el deportivo Zapotitlán, en el interior de este se observan personas jugando fútbol, básquetbol y niños corriendo y jugando. En el camellón de

---

<sup>56</sup> Algo interesante es que recorrí un tramo a pie: de la estación Nopalera a la estación Zapotitlán, en el camino pude observar que los camellones que están abajo del metro no tienen plantas, sólo grandes hoyos, montículos de tierra. También vi mucha basura, grafitis, este tramo está muy descuidado y solitario. Seguramente, si a estos lugares no se les pone atención en un futuro, se podrían manifestar problemas como robos, personas en situación de calle o prostitución como ha sucedido en otras líneas del metro.

avenida Tláhuac se ubica el estacionamiento de bicicletas, donde contabilicé diecisiete bicicletas y una moto de trabajo. Para el acceso que va en dirección Mixcoac, el gobierno expropió algunos locales. A la derecha de este local se ubican pequeños negocios como refaccionarias de autos, tiendas de accesorios de teléfonos y rótulos etcétera. A la izquierda está la calle Lino Barrientos Cruz, es privada y no está pavimentada. Los operadores de moto taxis, sólo están en dirección Tláhuac, en el otro acceso no hay moto taxis.

#### ESTACIÓN “TLALTENCO”

La estación se ubica en la delegación Tláhuac en la colonia Las puertas, el lugar está muy descuidado, los del proyecto metro no terminaron de pavimentar la calle cercana al metro, ni el elevador y una escalera (25/05/13). Además de que las plantas de una jardinera de la estación están secas, algunos macetones ni plantas tienen. Antes de que se cumpla el mes de inaugurada la línea, la estación ya tenía varios grafitis y la zona tiene mucha basura a los alrededores. Tlaltenco es un pueblo urbano, la gente tiene un sentido de pertenencia arraigado y como en todo pueblo tiene sus fiestas patronales. Sin embargo, lo que hace especial a este lugar es que a un tiene terrenos ejidatarios en donde todavía cosechan maíz, nopales y alfalfa. También se pueden ver algunos establos por la zona.

Las casas son de auto construcción, las calles son angostas, sin banquetas algunas, otras no están pavimentadas o están obstruidas por chácharas como sillones viejos, roperos, etcétera. Otras tienen montículos de grava, arena o cascajo. El pueblo pertenece a un nivel socioeconómico medio-bajo, a raíz del metro, en algunas calles del pueblo aledañas a la

estación han optado por colocar tubos u otros objetos para evitar el paso de vehículos de transporte público, En esta zona es donde el metro ha tenido mayor impacto, pues la línea del metro dividió al pueblo y al ejido. En esta zona realicé dos tipos de entrevistas, una para los pobladores del pueblo y la otra a los ejidatarios. A continuación, empezaré con los habitantes del pueblo. En la calle Acalote la más cercana al metro algunos habitantes han empezado a construir varios locales. Esta entrevista la realicé en una tienda, que está en uno de los locales recién construidos.

*Locatario de la tienda.* Es un señor de unos sesenta y siete años, cuando lo abordé estaba sentado en la entrada de la tienda.

O: ¿Qué me puede decir acerca del metro y del pueblo?

S233: Yo siempre estuve a favor, hay que ver el avance del pueblo, es un sueño realizado, el pueblo de Tlaltenco es muy fiestero, te cierra las calles, pides permiso en la delegación y ya, la fiesta dura una semana y cierran toda la avenida, si tu caminas para allá (señalándome el interior del pueblo) las calles están muy estrechas. Cuando se anunció lo del metro unos creían que se haría por la calzada (Tláhuac) pero ahí iba a ser peor porque iban a molestar muchas construcciones, el metro es una obra de países desarrollados, un servicio excelente, para los que la sabemos utilizar. A mi si me gustó y espero beneficiarme, yo apenas tengo quince días con la tienda, creo que me irá bien, esta es la única tienda en esta avenida, cuando la terminen de pavimentar habrá más gente.

Entrevista a usuario de los estacionamientos para bicicletas y *habitante de la zona*, cuando solicité a este señor la entrevista estaba desencadenando su bicicleta de un tubo del estacionamiento de bicis, es un señor de unos cuarenta años, trae consigo una pequeña mochila con herramientas.

O: ¿Qué le parece el metro?

S34: Es muy eficiente, seguro y económico

O: ¿Es seguro dejar su bicicleta aquí?

S34: Sí es seguro, pero de todos modos yo le pongo dos cadenas, yo vivo de quince a veinte minutos de aquí por eso me traigo mi bicicleta, ahorita fui a Atlalilco y pues sí muchos están contentos. Sí es mejor si uno lo compara con los micros y también fue buena idea poner los estacionamientos para bicis, a un vecino ya van dos bicicletas que le roban, aquí está muy solitario y escondido.

*Habitante de la zona.* Cuando abordé a este señor, estaba afuera de su casa barriendo la entrada de su domicilio en compañía de dos niños, luego supe que eran sus nietos, a los pocos segundos que lo observé, salió su hija de unos veinticinco años. La casa del señor es de auto construcción, aún le falta el repellado en las paredes, el techo es de lámina de asbesto y en la entrada de su casa se encuentra un montículo de arena.

O: ¿Qué le parece el metro, qué opina?

35: Cuando pusieron el metro aquí, dije ya la hice, ya puedo llevar a mi hijo al *seguro más rápido, pero no, me lo tengo que llevar caminando en silla de ruedas* a Zapotitlán y de ahí al seguro porque el metro de aquí no tiene ni elevador, ni rampa para discapacitados. Desde que se puso el metro, hay mucho mariguano, por ejemplo en un paso a desnivel que comunica al pueblo con el ejido ahí donde todavía no pavimentan ahí se juntan y eso ya no me gusta. Tampoco podemos vender, luego luego llega la patrulla y nos quitan, no nos dejan vender, se rumora que el permiso vale 50 mil pesos, aquí fue donde hubo más problemas con el metro, con los del pueblo y con los del ejido<sup>57</sup>.

---

<sup>57</sup> En efecto, en esta estación y en la de Tláhuac no hay rampa para discapacitados y el elevador aun no funciona.



Imágenes de la calle aledaña al metro. En la primera imagen se muestra la escalera y el elevador inconcluso, y la calle sin terminar de pavimentar en ambos sentidos (las fotos y entrevistas se realizaron el 25 de mayo de 2013).

Ahora haré una pequeña descripción de los terrenos ejidatarios y expondré algunas entrevistas realizadas en este ejido. En los ejidos se ven pocas casas, todas son de auto construcción, casi todas tienen techos de lámina de asbesto, de cartón, zinc o de fibra de vidrio. Algunas casas están hechas de tabique, otras de lámina de cartón con maderas y lonas, la mayoría de estas casas tienen pequeñas cercas hechas con palos, alambres, maderas, láminas, lonas y hasta llantas. En la mayoría de estos domicilios tienen uno o varios perros para resguardar la propiedad. La energía eléctrica llega a este lugar a través de cables sostenidos por polines de madera que hacen la función de postes, algunos tienen el servicio de agua, pero lo que no tienen es drenaje. Los caminos para estos ejidos están muy polvosos cuando llega a pasar un vehículo deja una polvareda en su trayectoria y si va a pie hasta se sumerge el calzado en el polvo. En estos ejidos no hay nada pavimentado, al caminar por esta zona se pueden observar algunos montículos de aserrín que algún camión de volteo viene a tirar por esta zona. A lo lejos se ven borregos, vacas y uno que otro

caballo pastando, en los patios y jardines de estas casas algunas personas tienen pollos, guajolotes, puercos y conejos (para consumo personal o algunas veces para vender). A lo lejos se puede ver a un hombre construyendo una pequeña casa con tabiques y tejas, también se ve a una señora de la tercera edad jalando un carrito de mandado, donde trae un costal con latas de aluminio, botellas de pet y una cubeta de metal oxidada.

*Señor Leyte.* Tiene setenta y dos años, nació en el pueblo de Tlaltenco y tiene estudios hasta el segundo año de primaria. El señor Leyte tiene un pequeño establo, a unos metros de su éste tiene un camión modelo 1955 en estado deteriorado con los cristales rotos, abollado y oxidado; pero según el señor Leyte todavía lo usa para traer alfalfa y alimento para su ganado porque en su establo tiene borregos, chivos, vacas, caballos y pollos.

O: ¿Cómo se llama este lugar y como lo delimita?

S36: Las Ciénegas paraje el arco, ejido de Tlaltenco.

O: ¿Considera que este lugar tiene condiciones para seguir siendo rural?

S36: Sí todavía se produce siembra y hay animales.

O: Esta zona ¿cómo está conformada, por ejido, propiedad privada o por comunidad agraria?:

S36: Ejido y comunidad agraria.

O: ¿Quiere que siga siendo rural, siente cariño por su tierra?

S36: Sí, quiero que siga así, aquí nací, aquí he trabajado y de aquí me mantengo.

O: ¿Está dispuesto a cambiar de casa?

S36: Aquí no vivo, nuestra casa la tenemos allá en el pueblo, pero hay una persona que cuida aquí.

O: ¿Cree que las nuevas generaciones tienen intereses apartados del campo?

S36: Sí a los jóvenes de hoy esto no les importa.

O: ¿Todavía siembra? Lo que siembra ¿es para consumo propio o para vender?:

S36: Sí, todavía y siembro maíz, avena y calabaza, es para consumo propio.

O: ¿En que trabaja o en que ha trabajado?

S36: Jubilado campesino.

O: Sus tierras ¿las compró o las heredó?

S36: Son herencia por parte del ejido, las donó el gobierno.

O: ¿Cuántas hectáreas tiene?

S36: Una hectárea.

O: ¿Vendería su terreno?

S36: No.

O: ¿Cree que sus vecinos vendan?

S36: No.

O: ¿Tienen alguna celebración, fiesta o tradición?

S36: La fiesta del pueblo es el cuatro de octubre, el santo patrono es san Francisco de Asís.

O: ¿Hay mayordomía aquí?

S36: No, es por cooperación del pueblo.

O: ¿Cómo definiría a su colonia, obrera o campesina?

S36: Campesina.

O: ¿Se conocen entre vecinos?

S36: Sí.

O: ¿Se identifica con sus vecinos?

S36: Sí.

O: ¿Se repiten mucho los apellidos por aquí, cuáles son?

S36: Sí, Leyte, si hay muchos por la zona.

O: ¿Cree que estos cambios que generara la línea 12 son para bien o para mal?

S36: Para mal, vino a perjudicar al ejido porque aquí es zona federal, más que aquí agarraron los del metro.

O: ¿Cree que la unidad de esta comunidad o pueblo perdure o cambie con la estación?

S36: No creo que cambie.

O: ¿Tiene agua y drenaje?

S36: Agua sí, drenaje no.

O: ¿Qué rumores o cosas extrañas corren a raíz del metro?

S36: Pues allá donde están los talleres del metro en la estación de Tláhuac, ahí había ruinas prehispánicas y a los campesinos no nos dejaban sembrar y al gobierno le valió y construyo ahí los talleres del metro.

O: ¿Qué nuevos cambios ha visto?

S36: Nada.

O: ¿Qué cree que pase aquí en el futuro?

S36: Puede cambiar en el futuro, a partir del metro va a venir mucha delincuencia.

O: ¿Cómo le ha cambiado la vida con el metro?

S36: Sí ha cambiado, por decir mucha gente del pueblo tenía micros y ya con el metro ya no hay pasaje, generó mucho desempleo, ¡ya desapareció una base de taxis que iba a constitución! Ahí un señor tenía un puesto, ahora ya no sale.

O: ¿Utiliza o ha utilizado la línea 12?

S36: No la utilizo.

*Señor Chávez.* Este señor dice que nació aquí en san Francisco Tlaltenco, tiene cincuenta y seis años, estudió sólo la primaria. Para realizar esta entrevista me costó un poco de trabajo pues no podía acercarme a la casa del señor Chávez, tenía una cerca y dos perros que me ladraban. Al verlo le grité y ya se acercó, me pasó al patio de su casa, donde tenía dos puercos grandes en un corral. El señor antes de darme la entrevista, me empezó a platicar acerca de la biblia por casi una hora.

O: ¿Cómo se llama este lugar, como lo delimita?

S37: Paraje la Ciénega, lo rodea el canal Acalote

O: ¿Considera que este lugar tiene condiciones para seguir siendo rural?

S37: Sí, debe seguir porque el que no siembra no come, aquí tenemos mantos acuíferos y con la urbanización se acabaría.

O: ¿Desde cuándo vive aquí?

S37: Toda mi vida.

O: Esta zona cómo está conformada ¿por ejidos, propiedad privada o por comunidad agraria?

S37: Por ejido.

O: ¿Quiere que siga siendo rural aquí?

S37: Sí.

O: ¿Está dispuesto a cambiar de casa?

S37: No.

O: ¿Cree que los jóvenes tengan interés del campo?

S37: A la juventud no le interesa el campo

O: ¿Todavía cultiva?, ¿qué cultiva, es para consumo propio o para vender?

S37: Sí, avena es lo que se da porque el maíz requiere de mucha agua. Y nopal, es para consumo propio

O: ¿En qué ha trabajado o en qué trabaja?

S37: Obrero y de albañil

O: ¿Cómo obtuvo sus tierras?

S37: Herencia de los abuelos a padres, sucesiones

O: ¿Cuántas hectáreas tiene?

S37: Un cuarto de hectárea (2500 metros cuadrados)

O: ¿Vendería su terreno?

S37: ¡No!

O: ¿Cree que sus vecinos vendan?

S37: Sí ya quieren.

O: ¿Tienen alguna fiesta o celebración?

S37: No porque yo soy cristiano, en el pueblo sí.

O: ¿Qué los identifica?

S37: Somos pocos los campesinos.

O: ¿Cómo definiría a su colonia obrera o campesina?

S37: Hay obreros y campesinos.

O: ¿Se conocen entre vecinos, tiene familiares por el rumbo?

S37: Poco, no más de vista, sí todo el pueblo es mi familia en Tlaltenco

O: ¿Se repiten apellidos por aquí?

S37: Sí, Chávez, Peña, Chávez Chavarría, Peña Chavarría

O: ¿Cree que los cambios que vengan con la línea 12 sean para bien o para mal?

S37: Para la humanidad son buenos, para mí no porque vienen a acabar con la naturaleza y la ecología.

O: ¿Cree que la unidad de esta comunidad o pueblo perdure o cambie con la línea 12?

S37: Sí, va a cambiar y no falta mucho, ya algunos quieren vender, aquí hay doce frentes y todos quieren dinero y van a jalar diferente, algunos venden en 5 mil pesos: el metro por terreno son 12 millones y medio. El comisario anda sobre la lana y dice que van a pagar en dólares, los del metro le mocharon un pedazo de su terreno a una señora y le quedaron debiendo 800 mil pesos.

O: ¿Tiene agua y drenaje?

S37: Agua si, drenaje no.

O: ¿Qué rumores o cosas extrañas ha escuchado a raíz del metro?

S37: Que aquí van a hacer tiendas comerciales y unidades.

O: ¿Qué nuevos cambios ha visto?

S37: Se han hecho más casitas y se ha vendido terreno ya están fraccionando y ya están sobres para comprar (las inmobiliarias).

O: ¿Qué cree que pase en el futuro por aquí?

S37: Todo esto se va a perder.

O: ¿Cómo le ha cambiado la vida con el metro?

S37: A mí me ha perjudicado, yo con el metro no siembro, nos han quitado aquí

O: ¿Ha utilizado este metro?

S37: Sí, una vez.

O: ¿A dónde fue y cuánto tiempo se ahorró?

S37: Al zócalo me hice 45 minutos y en autobús dos o tres horas.

*Señora de cuarenta años.* Dice que nació aquí en Tlaltenco, tiene estudios de preparatoria terminada. En su lote hay alrededor de cuatro casas una con tabiques y las demás están formadas de láminas de cartón y con ventanas de hule cristal. Alcancé a notar que ahí viven abuelos, hijos y nietos.

O: ¿Cómo se llama este lugar?

S38: Ejido Tlaltenco.

O: ¿Considera que esté lugar tiene condiciones para seguir siendo rural?

S38: Sí.

O: ¿Está dispuesta a cambiar de casa?

S38: No.

O: ¿Cree que las nuevas generaciones tengan intereses por el campo?

S38: No ya no les importa, sólo para vivir.

O: ¿Todavía cosecha? y ¿qué cosecha, es para vender?

S38: Sí sembramos rábanos, frijol y maíz, es para consumo propio.

O: ¿En qué ha trabajado o en qué trabaja?

S38: En tiendas de autoservicio.

O: Estas tierras ¿cómo las adquirió?

S38: Por herencia.

O: ¿Cuántas hectáreas tiene?

S38: 1 hectárea.

O: ¿Vendería su terreno?

S38: No

O: ¿Cree que sus vecinos vendan?

S38: No creo.

O: ¿Tienen alguna celebración?

S38: De este lado no, en el pueblo sí.

O: ¿Tienen mayordomía en el pueblo?

S38: No.

E: ¿Cómo definiría su colonia obrera o campesina?

S38: Campesina.

O: ¿Conoce a sus vecinos?

S38: Sí.

O: ¿Cree que estos nuevos cambios son para bien o para mal?

S38: Sí, son buenos, pero alguien tiene que perder.

O: ¿Cree que la unidad de esta comunidad perdure o cambie?

S38: Sí va a cambiar, se está trabajando en el cambio de uso de suelo.

O: ¿Tiene agua y drenaje?

S38: Agua sí, drenaje no.

O: ¿Qué nuevos cambios ha visto?

S38: Ya hay un poco más de servicios.

O: ¿Qué cree que pase en un futuro por aquí?

S38: Que sí se urbanice, a lo que me refiero que entren los servicios, no vender, queremos conservar nuestras casas.

O: ¿Cómo le ha cambiado la vida con el metro?

S38: El trayecto es bueno, es menos tiempo.

O: ¿Sí utiliza la línea 12?

S38: Poco pero sí.

*Señor Gustavo.* Este señor estaba afuera de su pequeño establo, sentado en una piedra grande, tenía en sus manos un bastón, él dice que no nació en Tlaltenco, tiene sesenta y tres años, no tiene estudios, tiene diez años trabajando ahí como velador y cuidador, el propietario vive en el pueblo.

O: ¿Cómo se llama este lugar?

S39: Ciénega.

O: ¿Considera que este lugar tiene condiciones para seguir siendo rural?

S39: Sí, nadie quiere vender y el que quiere vender es porque no sabe trabajar el campo.

O: ¿Desde cuándo vive aquí?

S39: Diez años desde que cuido aquí.

O: ¿Usted quiere que siga siendo rural?

S39: Pos sí, para sembrar más que sea para los pinches pájaros.

O: ¿Estaría dispuesto a cambiar de casa?

S39: Pues no ¿a dónde me voy?

O: ¿Cree que a las nuevas generaciones les interese el campo?

S39: Pues es muy raro que quieran seguirle, los chamacos dicen ya vende, ¡ya los que vendieron ya andan pidiendo dinero!

O: ¿Todavía siembra, es para vender o consumo propio?

S39: Sí, todavía maíz, para consumo propio, cinco o seis parcelas.

O: ¿En qué ha trabajado?

S39: De chofer, campesino, tabiquero, de chatarrero.

O: ¿Cuántas hectáreas tiene su patrón, y cómo las obtuvo?

S39: Tiene 2 mil 500 metros, fue una herencia de su padre que fue ejidatario.

O: ¿Cree que los vecinos vendan su tierra?

S39: Sí, ya están vendiendo 2 500 pesos el metro en Tempillo hasta en 5 mil el metro.

O: ¿Tienen alguna celebración?

S39: Sí, en el pueblo.

O: ¿Cómo definiría a esta colonia como campesina u obrera?

S39: Como campesina.

O: ¿Cree que estos cambios son para bien o para mal?

S39: Para mí para bien, si quieres ir al centro ya está más cerquita.

O: ¿Cree que la unidad de esta comunidad cambie o perdure?

S39: Pues si van a vender tienen que comprar en otro lado porque no tienen a donde caerle.

O: ¿Tiene agua y drenaje?

S39: No, el agua la acarreo, diario me echo dos viajes de 200 litros, drenaje tampoco, uso una fosa.

O: ¿Qué rumores ha escuchado acerca del metro?

S39: Que algunos que les quitaron sus terrenos todavía no les han pagado y que a unos los dejaron encerrados (según algunos lotes y casas quedaron en medio de los terrenos expropiados por el metro) y pues que según aquí tienen pensado hacer un lago con el fin de que ejidatario salga para darle chinampas.

O: ¿Qué cree que pase en el futuro en esta zona?

S39: Pues al paso que vamos podrían pasar a vender, no creas que se van a quedar los hijos y nietos, aquí más o menos somos como veinte.

O: ¿Usted utiliza la línea 12, qué le parece?

S39: Pues sólo la he utilizado porque tengo que ir al hospital de Iztapalapa.





Calle sin pavimentar, de la línea del metro pasando por los ejidos, de la estación Tlaltenco.

### ESTACIÓN “TLÁHUAC”

En esta estación se encuentra el Centro de Tránsito Modal (CETRAM) o coloquialmente llamado paradero. Está ubicado cerca de la avenida Rafael Atlixco, al oriente de este paradero se encuentra la nave de mantenimiento o talleres del metro, en el predio conocido como Terromotitlan. Como en toda terminal de metro se observa a mucha gente entrando y saliendo de la estación, en la avenida san Rafael Atlixco se escucha mucho ruido proveniente de los claxon, motores de los vehículos, los gritos de los checadores de microbuses, la bulla de la gente, el pitar de los silbatos de los policías de tránsito y el ruido que genera uno que otro vendedor ambulante promocionando su producto. La avenida san Rafael Atlixco sólo tiene dos carriles, a mi modo de ver, insuficientes para la cantidad de transporte que transita por esta zona, esto genera un desorden, un caos vial pues tanto camiones como microbuses y combis se llegan a parar en doble fila. Sumado a esto el ir y venir de los usuarios cruzando esta avenida genera una avenida congestionada e inmovilizada. El transporte es lento, los usuarios tienen que esperar a veces hasta treinta minutos para abordar su transporte. La banqueta que está a un costado

de la CETRAM en horas pico es casi intransitable pues está ocupado por centenares de usuarios que caminan o están haciendo fila para acceder a su transporte, agregándole algunos vendedores ambulantes que venden sus productos en canastas o en cajas.

En la acera de enfrente en la colonia Triángulo, algunos habitantes de la zona aprovecharon su cercanía con el metro para empezar a construir locales en su domicilio, rentarlos o poner un negocio. De hecho, se pueden observar locales apenas en construcción, otros cerrados con letreros de renta o ya ocupados vendiendo carnitas, tacos de guisado, paletería, etcétera.

La estación cuenta con dos puentes o pasarelas para acceder a la estación, uno de estos puentes se encuentra cerca de la calle José Bernal, en esta calle se colocaron unos tubos en forma de portería para impedir el paso a vehículos de gran tamaño. En esta calle se ubica un sitio o base de taxis de una organización llamada Cóndores Tlaltenco, por lo que pude observar estos taxis sí cuentan con sus papeles en regla y los vehículos están en buen estado. Según me comentaron, son como 200 o 300 taxis de esta organización, también de repente llegan a darse su vuelta o hacer base los moto taxis.

La estación tiene dos accesos, la más transitada se encuentra entre avenida Atlixco y Antonio Vega, el otro acceso está en la calle José Bernal, hay un paradero que aún no funciona; según las autoridades no han llegado a un acuerdo entre transportistas y la Secretaria de Transporte y Vialidad (SETRAVI). Este paradero podría albergar a las rutas que van de Milpa Alta, Xochimilco, Tláhuac, Tulyehuaco y de municipios Mexiquenses como Chalco, Valle de Chalco e Ixtapaluca. La estación cuenta con un elevador, una sala de internet gratuito, sanitarios, una ciclo pista, una pista de patinetas, un bici estacionamiento y según hasta un espacio libre por si se necesita poner un trole bus o un

metrobús. La administración de Miguel Ángel Mancera analiza la posibilidad de que la CETRAM sea equipada por medio de la inversión privada, similar a la que se logró realizar en la del metro el Rosario. La SETRAVI detalló que el proyecto buscará organizar las rutas de transporte que hacen base en ese punto del oriente de la ciudad y fomentar la conectividad con los municipios conurbados del Estado de México. De acuerdo con el programa, el CETRAM Tláhuac será similar al que se desarrolló en el metro El Rosario, que fue inaugurado el 23 de mayo 2013 pasado y que requirió de una inversión cercana a los 500 millones de pesos. La dependencia detalló que este sitio de transferencia modal contará con áreas de servicios, comercios, así como zonas de esparcimiento y diversión en un espacio seguro y ordenado. El proceso para dotar de infraestructura al CETRAM Tláhuac podría concluir hacia el primer trimestre del próximo año<sup>58</sup>. A pesar de ser una estación recién construida, me di cuenta que las escaleras de los accesos a la estación están muy angostas, en horas pico se aglutinan tantos usuarios, que quedan prácticamente atorados. Son muchos los que intentan salir o ingresar, también noté que es un paradero muy pequeño para albergar tantas rutas, por otra parte no tiene suficientes salidas y entradas para estos trasportes, creo que la CETRAM no fue muy bien planeada, por lo tanto creo que le tendrán que hacer algunos ajustes y modificaciones en un futuro inmediato.

## CAPÍTULO V. TESTIMONIOS Y ENCUESTAS A LOS USUARIOS

### *Introducción*

La Ciudad de México desde hace unas cinco décadas ha crecido de forma desproporcionada y, muchas veces, sin una planificación adecuada. La ocupación masiva de su territorio —ocupada por una población en constante crecimiento aunado a los ciudadanos

---

<sup>58</sup> Consultado en <http://www.excelsior.com.mx/comunidad/2013/06/11/903545>

provenientes de otros estados— ha logrado que la ciudad de México exceda sus límites para enlazarse o confundirse con otros estados y municipios del Estado de México. La ciudad está integrada por 16 delegaciones, el Estado de México por 58 municipios y el estado de Hidalgo forman y estructuran la zona metropolitana del Valle de México. En la década de los 90's el Distrito Federal vivió un proceso de despoblamiento y esto fue acompañado de un proceso de crecimiento expansivo hacia los municipios del Estado de México, en mayor medida hacia el poniente y oriente.

Todos estos procesos provocaron importantes cambios en la movilidad y en los patrones de viaje ya que los viajes metropolitanos se incrementaron, por ejemplo cuando se pasa de un estado, del Distrito Federal al Estado de México y viceversa. Estos viajes son principalmente para ir al trabajo, al colegio, ir de compras, de placer o para algún evento.

Hurst, en 1974, describió los hábitos y tipos de viaje en el área metropolitana, según el tipo de viaje y la distancia:

1. Viajes dentro del área central.
2. Viajes en el área contigua intermedia.
3. Viajes en el área extensa o periférica metropolitana<sup>59</sup>.

Hurst explica que en el área central ocurren, en lo general, viajes al trabajo y de compras y, en algunos casos, viajes escolares. En el área contigua intermedia se hacen viajes menos frecuentes de compras, sociales, de recreación y en el área extensa generalmente se hacen viajes con propósitos recreativos o sociales.

---

<sup>59</sup> Hurst, *La organización hiperárquica de la metrópoli*, p. 171.

Sin embargo, como se puede ver en las encuestas que realicé la mayor parte de los viajes metropolitanos son para acudir al trabajo o para ir a la escuela. En el área metropolitana de la Ciudad de México existe el problema de la movilidad: muchos que viven en el Estado de México no consiguen trabajo o no hay suficientes escuelas; otros al salirse de la capital para adquirir una casa, dejando su trabajo en el Distrito Federal se ven en la necesidad de tener que realizar este tipo de viajes largos e incómodos. Lo anterior va disminuyendo la calidad de vida de estas personas pues tienen que invertir varias horas a la semana, cuantiosas cantidades de dinero y teniendo que tomar a veces hasta tres tipos de transporte para llegar a sus destinos.

Los gobiernos no han implementado la suficiente infraestructura para atender este problema que cada vez es más grave y severo. Falta crear una coordinación a nivel área metropolitana incluyendo el transporte, sus conexiones y la infraestructura. Un ejemplo claro de esta descoordinación entre ambas entidades es el nuevo paradero o CETRAM Tláhuac que, a un año de su inauguración, no ha sido abierta lo cual se traduce en un conflicto al salir de la estación Tláhuac pues en la vialidades que están en la periferia de dicha estación, las diferentes rutas generan un tráfico y un caos, provocando en los usuarios un estado de mal estar.

### *Encuestas*

En el mes de marzo del 2013 unas compañeras y yo realizamos breves encuestas en las estaciones “Insurgentes Sur” y “Tláhuac”. Fueron 33 encuestas por estación, estas encuestas se realizaron con el fin de saber un poco sobre la salida y destino de los usuarios, el propósito de su viaje, la edad, con qué frecuencia utilizaban este servicio y el nivel de

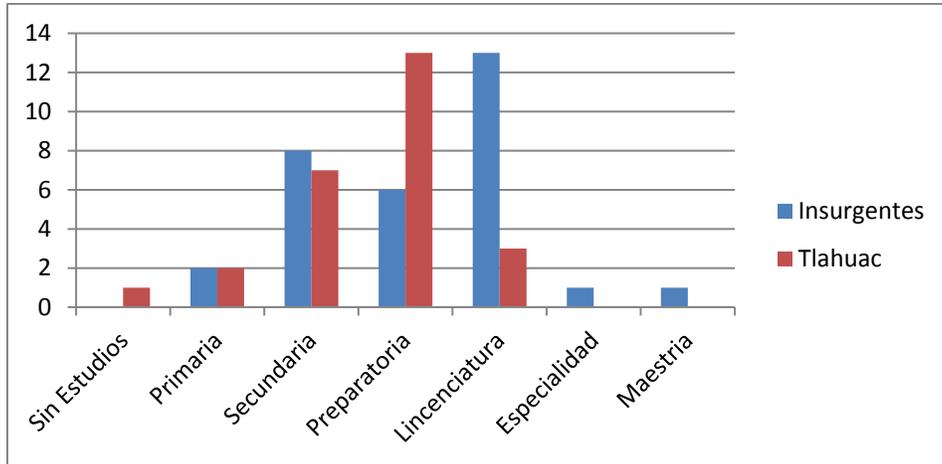
estudios, entre otros datos. Se escogieron estas dos estaciones por la gran diferencia que hay entre estas dos zonas: Insurgentes como una zona cosmopolita, de clase media alta y alta donde se ubican los centros comerciales y restaurantes más exclusivos, con una gran cantidad de servicios de primera y la estación Tláhuac que se encuentra en un pueblo urbano donde algunos de sus habitantes todavía tienen tradiciones arraigadas, por ejemplo las fiestas patronales y el cultivo de la tierra, además de la crianza de animales de corral. Los resultados fueron los siguientes:

Nivel académico en la estación “Insurgentes”.

- Con Primaria: ocho usuarios.
- Con Secundaria: ocho usuarios.
- Con nivel medio superior: seis y uno cursándola.
- Con nivel superior: trece, uno con la universidad trunca, uno con especialidad y otro con maestría.

Nivel académico en la estación “Tláhuac”.

- Sin estudios: un usuario.
- Con primaria: dos usuarios.
- Con secundaria: siete y uno la está cursando.
- Con nivel medio superior: diecisiete y de estos, cuatro la están cursando.
- Con nivel superior: cuatro la están cursando.
- Con licenciatura concluida: tres.

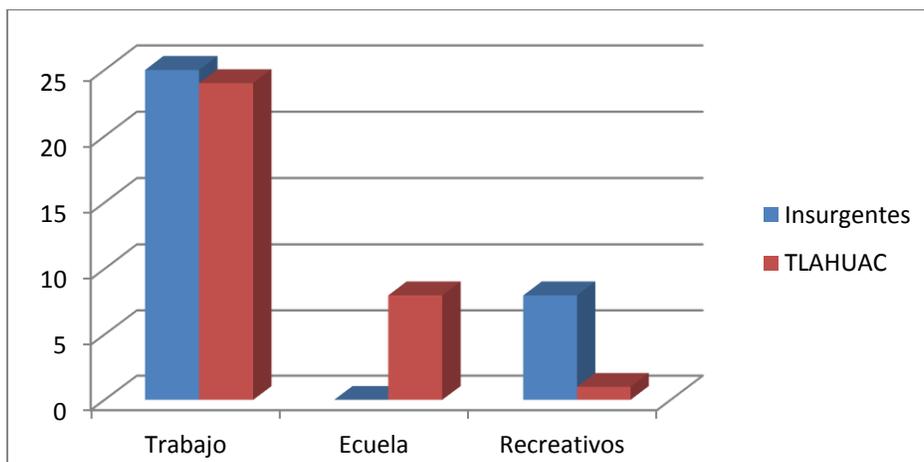


Tipo de viaje en la estación “Insurgentes”.

- Veinticinco usuarios utilizaron la línea 12 para ir a su trabajo, ocho con fines recreativos.

Tipo de viaje en la estación “Tláhuac”.

- Veinticuatro usaron el metro para ir al trabajo, ocho para ir al colegio y sólo un usuario fue con fines recreativos.



Ahorro de tiempo en la estación “Insurgentes”.

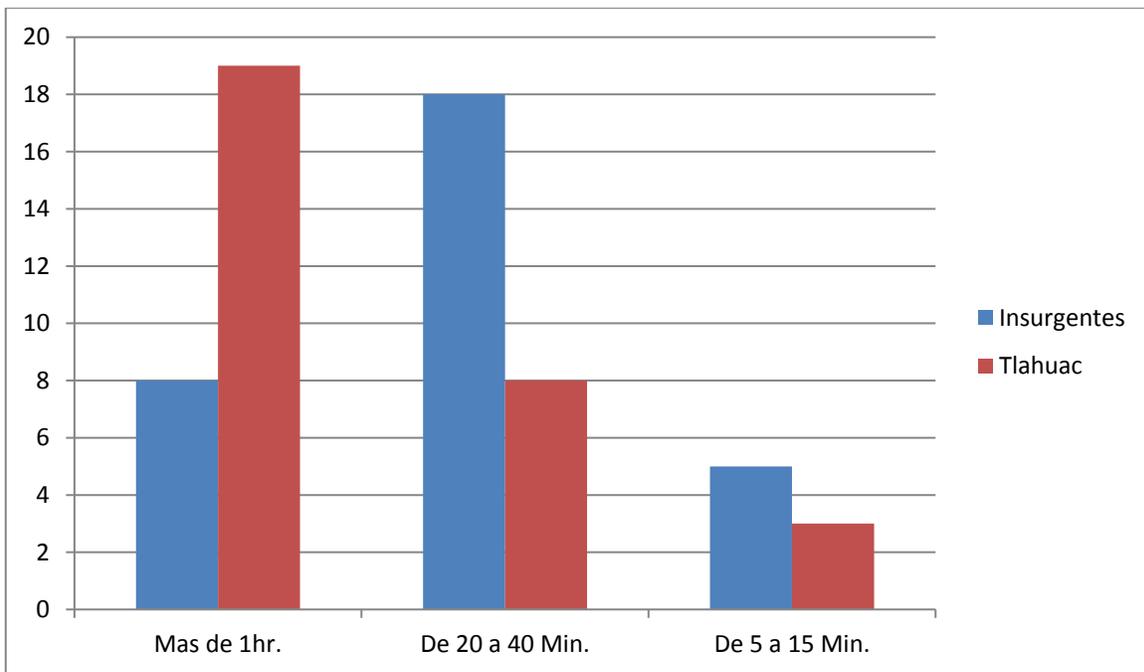
- 8 usuarios se ahorran más de una hora.

- 18 usuarios se ahorran de entre veinte a cuarenta minutos.
- 5 usuarios se ahorran de cinco a quince minutos.

Ahorro de tiempo en la estación “Tláhuac”.

- 19 usuarios se ahorran más de una hora.
- 8 usuarios se ahorran de entre veinte a cuarenta minutos.
- 3 usuarios se ahorran de cinco a quince minutos.

Nota: otros usuarios no dieron datos.



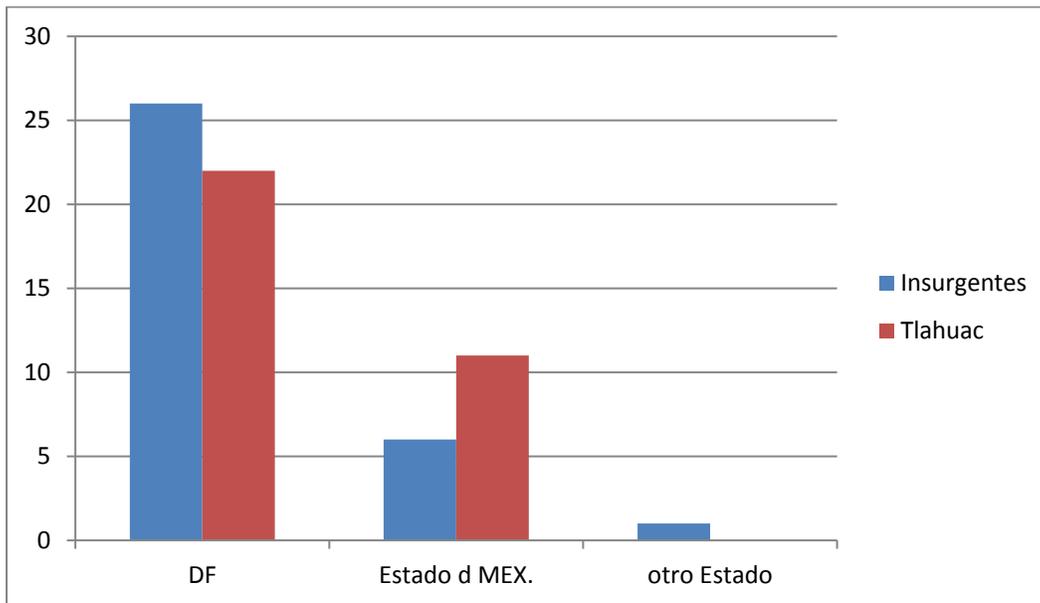
Procedencia de los usuarios en la estación “Insurgentes”.

- De los treinta y tres encuestados, siete son del Estado de México, cinco de Ecatepec, uno de Ciudad Nezahualcóyotl (otros no dieron el dato del municipio de dónde provenían). Total: catorce son del Estado de México y uno del estado de Hidalgo.

Los demás usuarios son de las delegaciones del Distrito Federal, de los cuales cinco son de la delegación Tláhuac.

Procedencia de los usuarios en la estación “Tláhuac”.

- De los treinta y tres encuestados, once son del Estado de México de los municipios de Chalco y valle de Chalco. Los demás usuarios son de las delegaciones del Distrito Federal, trece de la delegación Tláhuac y otros ocho son de la delegación Xochimilco y uno de Milpa Alta.

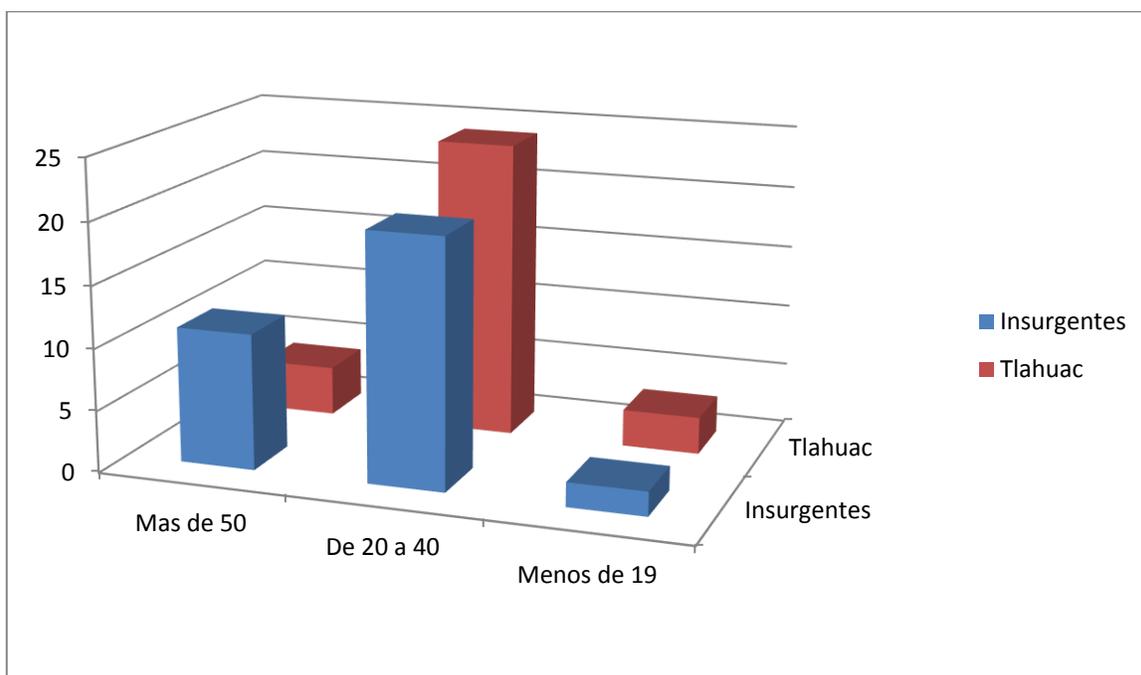


Edades de los usuarios en la estación “Insurgentes Sur”.

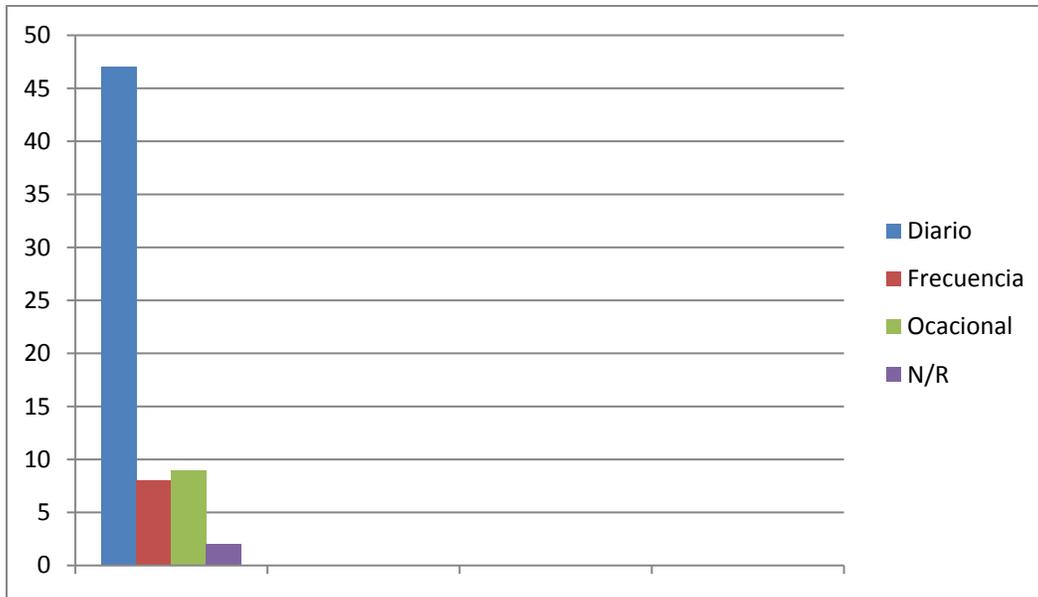
- De los treinta y tres encuestados, once usuarios son mayores de cincuenta años, otros veinte usuarios van de los veinte a los cuarenta años y sólo dos usuarios tienen menos de diecinueve años.

Edades de los usuarios en la estación “Tláhuac”.

- De los treinta y tres encuestados, cuatro usuarios son mayores de cincuenta años, otros veinticuatro usuarios van de los veinte a los cuarenta años y sólo tres usuarios tienen menos de diecinueve años.



En la siguiente tabla expongo el índice de frecuencia con el que los nuevos usuarios usan la línea dorada:



En la encuesta realizada cuarenta y siete usuarios respondieron que la utilizan a diario, ya sea para ir al trabajo o a la escuela. Ocho usuarios respondieron que la utilizan sólo un par de días a la semana, nueve usuarios respondieron que sólo por esa vez la ocuparon o muy poco la utilizan y dos usuarios no respondieron. Como se puede ver en las encuestas, la mayoría de estos viajes son para ir al trabajo y al colegio y la mayor parte de los usuarios que hacen estos viajes tienen entre los veinte y cuarenta años.

#### *Testimonios de los usuarios de la línea 12.*

Los testimonios de los usuarios de la línea dorada en su mayoría se expresan o se quejan de lo largo que son los transbordos de esta línea: para transbordar de la línea 12 a la 8 la distancia que tiene que caminar el usuario es de 1 kilómetro. Este es el transbordo más largo de todas las líneas del metro. Por otro lado, los usuarios se quejan de que tarda mucho en pasar el convoy, a veces llega tardar en pasar lapsos de tres a siete minutos. Otro punto negativo tiene que ver con las fallas que ha presentado el metro en las escaleras eléctricas y

las caminadoras. De hecho, en los recorridos que he hecho en esta línea me percatado de que (por lo regular) las escaleras eléctricas están descompuestas o paradas. Sin embargo, en lo que sí están de acuerdo la mayoría de los usuarios es que ven con buenos ojos al metro, como un buen medio de transporte pues refieren que es rápido seguro y económico.

*Testimonio de Pedro (joven de veintisiete años que vive en la calle de la estación Mexicalzingo).*

O: ¿Qué opina de la línea 12?

P: Bueno, pues cuando se anunció el proyecto y me enteré que una estación del metro estaría en mi calle no me agradó la idea y a muchos de mis vecinos tampoco. Es que cuando se escucha la palabra “metro” casi siempre lo relacionamos con todo lo malo, bueno, al menos yo sí lo relaciono con mucha gente, con ambulantes, con la basura, así como el metro Pino Suarez o el metro Zapata; pero cuando ya se abrió no han pasado nada de estos problemas, ya nos estamos acostumbrando y ahora creo que es un privilegio tener el metro tan cerca, ahorro tiempo y dinero, cuando me preguntan “¿En dónde vives?” Les digo de referencia que por el metro Mexicalzingo.

O: ¿Y qué diferencias encuentras con otras líneas?

P: Pues tiene más cosas, los vagones son más grandes, lo malo es el transbordo de “Atlalilco”, está bien largo, todo pintado de blanco y se hace más largo y aburrido, deberían poner imágenes para ir viendo y creo que eso es todo.

*Testimonio de Shomara (joven de unos veintitrés años, vive por metro Cerro de la Estrella en Iztapalapa).*

O: ¿Qué opinas de la línea 12?

S: Pienso que es muy amplia, que le faltan más croquis de las demás líneas. El trayecto de la estación “Atlalilco” línea 8 a la línea 12 sí es largo pero bueno a

mí me gusta, lo que no me gusta son los asientos, siento que son pocos en comparación a las otras líneas.

O: ¿Qué le quitarías o que le agregarías a esta línea?

S: Más bien nada, yo creo que le agregaría solamente croquis del metro, le agregaría que también se pudiera acceder con boleto, pondría de diferente forma los asientos para que hubiera más; bueno sí le quitaría algo: tanto espacio sin uso. Pienso que fue buena idea porque te ayuda a llegar a lugares donde no había un metro cerca, en ocasiones te evita tomar un micro, como por ejemplo las estaciones lomas estrella o parque de los venados, para llegar tenías que tomar un micro.

*Testimonio de Nancy (estudiante de Psicología de la UAM I).*

Pues me parece está muy bien, bueno aunque creo que sólo es porque es nueva, le quitaría el gran trayecto del trasborde y algo que no me gusta es que siempre siempre por lo menos hay un andador que no sirve o siempre están arreglando algo. Yo paso mucho por ahí, bueno antes más porque mi novio para ir a su trabajo siempre pasábamos por ahí, y bueno también a veces se tarda mucho, y ya.

*Testimonio de un usuario que vive por la estación “Zapotitlán”.*

Me parece muy útil porque conecta toda el área del sur de la ciudad, desde el oriente hasta el poniente, que es por donde yo suelo moverme. La verdad casi nunca voy hasta Tláhuac, pero se me hace que a mucha gente de allá le sirve tener este medio de transporte. El metro me parece un muy buen medio de transporte por sus ventajas ecológicas y económicas. Con un buen mantenimiento y suficientes vagones, creo que puede ser muy funcional para necesidad de transporte de la ciudad. Me gusta de la línea 12 que se esforzaron por dejarla ordenada y sin vendedores ambulantes. No me gusta de la línea 12 que algunos de sus transbordos son larguísimos.

## CAPÍTULO VI. CONFLICTOS POR LA CONSTRUCCIÓN DE LA LÍNEA 12: EL CASO DE DON GERARDO “UN VECINO ORGANIZADO”.

En este capítulo daré a conocer algunos de los conflictos que se produjeron a raíz de la construcción de la línea 12. Al realizar este proyecto de gran magnitud, en plena Ciudad de México, muchos ciudadanos se vieron afectados de diversas maneras: en sus negocios, sus inmuebles, en la movilidad, el polvo y el ruido, etcétera.

Algunos colonos viéndose afectados por esta obra tomaron la decisión de organizarse y manifestarse para demandar, exigir o pedir soluciones a los problemas y conflictos causados por las obras del metro. Estas enmiendas consistían en apoyos económicos para los comercios que se vieron afectados. Algunos residentes, que viven en las inmediaciones del metro, exigían la reparación del daño causado en su vivienda por la obra del metro. Otras peticiones fueron: señalamientos viales, que se evitara hacer tanto ruido en altas horas de la noche y que se mojaran los montículos de tierra para evitar las polvaredas, entre otras. Muchas colonias se manifestaron pero para fines de este trabajo, sólo mencionaré tres, la colonia Miravalle, la colonia Prado Churubusco y el pueblo Santiago Zapotitlán.

La colonia Miravalle fue una de las colonias mejor organizadas, lograron que el director del proyecto Metro, Enrique Horcasitas, junto con un grupo de ingenieros del consorcio ICA-CARSO-ALSTHOM encabezaran el recorrido con una docena de habitantes. En este recorrido los habitantes manifestaron sus dudas y reclamos. Uno de estos invitados fue el señor Gerardo Murillo, quien se vio afectado por la obra en dos formas: como habitante y como comerciante. Una ventaja fue que los colonos ya estaban organizados pero los

comerciantes no. Así que el señor Murillo fue uno de los que organizó y encabezó al grupo de comerciantes de su zona para pedir apoyos a los negocios afectados. También asesoró a grupos de comerciantes de otras zonas que no estaban organizados y que pasaban por el mismo problema.

*Entrevista al Señor Gerardo Murillo:*

O: ¿Me podría contar su experiencia y conflicto con el metro?

GM: Con todo gusto, mira: hay dos experiencias una como vecino la otra como comerciante, como vecino la experiencia pues es maravillosa porque vi una obra de gran tamaño, como el hoyo que abrieron aquí para hacer la línea 12 (me señala hacia la calle), los cambios de tubería, todos los vestigios que había, los estudios que se hicieron tanto del subsuelo, como estudios arqueológicos en la zona; venían varios arqueólogos hacían varios estudios, eso como vecino. Como comerciante fue desastroso fueron casi cuatro años de encierros totales sin que hubiera grandes cantidades de ventas, las ventas bajaron de un 70 % a un 80%.

O: ¿Cómo se organizaron en contra de las afectaciones?

GM: También aquí volvemos a dos términos, tanto como vecinos como comerciantes. Como vecinos, la asociación de residentes de la colonia (tanto de Ermita como de Miravalle) empezó a notar que iba a ver muchos cambios, y muchas afectaciones. Además de las afectaciones notamos que iba a haber muchos más en un futuro, podrían venirnos encima los puestos ambulantes, estaciones de peceras, estaciones de camiones y conflictos con otras colonias, etcétera. Fueron dos organizaciones: la vecinal y la de comerciantes. La vecinal ya estaba un poco más organizada porque estaba la asociación de residentes, los comités vecinales y ellos enfrentaron los problemas que teníamos con la obra, como fue falta de luz (porque nos quitaban los de la obra). Como comerciante tenía que tomar en cuenta que yo era del comité vecinal pero también era un comerciante afectado; entonces empezamos a asociarnos los comerciantes pues no teníamos organización, ninguna organización. Lo noté cuando había juntas de vecinos y comerciantes, veía que los de Tláhuac no iban organizados, iban los de otras colonias y tampoco iban organizados. Tal vez nosotros éramos de los pocos grupos que nos organizamos mejor, auto nombrándome yo como persona responsable pues tenía más conocimiento que todos los demás.

Ahora bien, sí nos afectó como le decía yo. El gobierno decretó el 16 de mayo del 2009, el entonces jefe de gobierno Marcelo Ebrard hizo un edicto, en el cual se nos dio una ayuda de forma económica, cosa que llegó casi casi

hasta el fin. Agradecemos mucho porque antes, ningún otro gobernante había hecho cosa igual con los comerciantes.

Para los comerciantes polvo, tierra, contaminación, el encierro, eso para los comerciantes. Para los vecinos también igual: el polvo, la tierra, ruido a media noche porque estaban trabajando los dos o los tres turnos, los trabajadores empezaban a las 8 de la mañana, terminaban a las 8 de la noche y de ahí empezaba otro turno que terminaba hasta las 7 de la mañana. O sea, un turno casi de 24 horas, imagínese nada más el ruido, eso lo vivieron los vecinos en ese aspecto, en inseguridad también hubo mucha inseguridad en esta zona porque se ponían a cerrar todas las calles, era fácil asaltar en cualquier pasillo porque quedaba libre.

O: ¿Ha traído ventajas el metro a la colonia?

GM: La verdad todavía no las vemos todavía, seguimos con muchos problemas que nos dejó el metro, como afectaciones en casa habitación, afectaciones a comercios que no les han liquidado, ya terminaron el metro pero faltan anuncios, la calle fulana se llama, que la otra calle se llama de la otra forma, indicaciones para allá o para acá, los sentidos de las vialidades que antes teníamos de servicios urbanos.

O: ¿Ha obtenido algún resultado en su lucha?

GM: Mira, acabamos de meter un escrito hace poco en el cual reclamábamos que la ayuda económica que el gobierno del Distrito Federal nos había prometido hasta que terminara la afectación de los daños no se hizo realidad, de que en julio del 2012 se terminó la ayuda porque así ellos dicen que ya se acabaron los recursos, pero nosotros todavía seguimos afectados y la inauguración fue el 30 de octubre del 2012. Todavía no se terminaban las banquetas, todavía no había vialidades. Ésa fue la lucha por parte de los comerciantes, por parte de los vecinos, todavía se sigue luchando en el aspecto de que hay daños en las casas habitación y no han sido indemnizados; no estamos satisfechos con tantos problemas que nos trajo el metro. Vamos a decir sobre la marquesina de mi casa o de mi comercio todavía está el cable de alta tensión todavía, cómo voy a estar satisfecho y no han quitado tantas cosas, no han metido el trolebús otra vez, todavía hay mucha negligencia por parte no hay señalamientos de las vialidades, no hay sentidos.

O: ¿Cómo ha cambiado la zona?

GM: Apenas está haciéndose ver el cambio, para nosotros los comerciantes apenas está regresando, toda la gente que se fue del polvo, del ruido, del escándalo para los vecinos también está la problemática que están faltando las señales que están en sentido contrario. Apenas está levantándose la zona, en el aspecto del valor catastral de las casas, pero hasta ahí tampoco les cumplió sus demandas como ya lo dije anteriormente, todavía seguimos con el problema.

O: ¿Ahora que ya funciona el metro sus vecinos cómo ven al metro de manera positiva o negativa?

GM: Caray esta pregunta, se quedaría en el aire porque todavía no vemos los resultados estamos insatisfechos de todo lo que nos dejaron, eso es todo chavo. Los habitantes de la colonia Prado Churubusco se oponen a la construcción de la estación Vía Láctea.

La señora María del Carmen encabezó una manifestación contra la estación “Vía Láctea”<sup>60</sup> apoyada por una docena de vecinos, uniéndoseles al poco tiempo alrededor de unos mil vecinos, eran vecinos de las colonias aledañas como la colonia Campestre Churubusco y la colonia Cacama en la que organizaron marchas, plantones y cierres de calles y avenidas para evitar la construcción de la estación en un camellón llamado la Avenida Vía Láctea. Esta obra derribaría alrededor de 1 500 árboles pues según los vecinos la construcción dañaría los mantos acuíferos, además argumentaron que no era necesaria pues podrían caminar a la estación Mexicalzingo (ubicada en la misma colonia). Este problema no quedó aquí pues el gobierno volvió intentó hacer una salida de emergencia del metro en la madrugada: al amanecer, los vecinos se dieron cuenta y se plantaron frente a las máquinas para evitar esta obra. Al final los vecinos lograron su objetivo y la estación Vía Láctea sé que cancelo. Algo interesante es que la mayoría de los que se opusieron a esta estación eran personas afines al partido político Acción Nacional.

*Entrevista del diario SipseCom.Periódicos, a la señora María del Carmen:*

O: ¿Cuándo empezó su lucha?

MC: Hace tres años nos opusimos a que hicieran la estación Vía Láctea del Metro, porque iban a dañar nuestras áreas verdes. Lo que más nos interesa a

---

<sup>60</sup> Consultado en <http://sipse.com/archivo/la-mujer-que-paro-obras-del-metro-de-la-estacion>

todos los vecinos es conservar las áreas verdes porque nos permiten una sustentabilidad ambiental, que quiere decir que aquí podemos tener recarga de los mantos acuíferos.

“Podemos tener el oxígeno que nos proporcionan los árboles y un lugar de esparcimiento para las familias, por eso nos opusimos hace tres años y dimos una lucha constante todos los vecinos para que el gobierno local no hiciera esa obra”.

O: ¿Qué hizo como parte de sus protestas?

MC: Hicimos muchas movilizaciones e incluso llegamos a cerrar varias veces Ermita Iztapalapa y Río Churubusco para mostrar nuestra inconformidad, porque las autoridades no nos prestaban oídos y no nos hacían caso.

O: ¿En algún momento sintió que no prosperaba su lucha y que estaba sola?

MC: Llevé esa lucha con los representantes locales, con los diputados y en ese momento nos apoyaron los de la oposición, del PAN, que fueron Obdulio Ávila y Ezequiel Rétiz.

O: ¿Hubo unidad con vecinos?

MC: Afortunadamente, somos muy unidos para eso y nos organizamos bien, salimos de nuestras casas y nos quejamos, alzamos nuestra voz, todos unidos, y logramos un cambio.

O: Con la unidad vecinal ¿imaginó ganar?

MC: Desde siempre estuve peleando ganar, aunque sí sabía mis limitaciones. Lo que pensamos, ya en grupo, era que íbamos a agotar todas las instancias.

O: ¿Esa lucha fue desgastante para usted, su familia, las personas que la acompañaron?

MC: Fue terriblemente desgastante, nos afectó anímicamente en un principio, porque este gobierno tiene poder, por supuesto, entonces aplicaba todo su poder sobre nosotros, que somos gente común, sin ninguna situación de defensa.

*Comerciantes de Tláhuac se encadenan, a un pilote de la línea 12.*

El miércoles 30 de junio de 2010, los comerciantes de Tláhuac se encadenaron a un pilote de la obra del metro en protesta por las afectaciones de las obras del metro en sus negocios. Los comerciantes marcharon por avenida Tláhuac realizando varios bloqueos, en su manifestación exigían apoyos económicos para mantenerse mientras siguieran las obras del metro pues argumentaron que sus ventas habían bajado hasta un 80 % quedándose al borde de la quiebra y sin dinero para pagar la renta del local<sup>61</sup>.

---

<sup>61</sup> Información tomada de un recorte de una nota periodística de un diario proporcionada por el señor Gerardo Murillo, sin fecha ni nombre del periódico.

## CAPÍTULO VII. CÓMO LOS TRANSPORTISTAS LOCALES VEN AL METRO.

En este capítulo daré a conocer la visión y la opinión de algunos operadores y de algunos checadores y gritones del transporte público acerca del metro, puesto que hay opiniones divergentes ya que a la mayoría de los microbuseros les afectó a lo largo de toda la línea 12. El metro les quitó pasaje, mientras que a la mayoría los moto-taxistas los benefició pues ahora el pasaje ya no está tan disperso pues con el metro los sitios de moto taxi se han instalado a los costados de las estaciones logrando tener más pasaje que antes. Lo anterior porque antes los microbuses dejaban al pasaje en diferentes calles, en cuanto a los taxistas las opiniones fueron variadas pues algunos sitios se beneficiaron; otros fueron creados recientemente con la inauguración del metro y otros sitios fueron desplazados (aunque los taxistas de la agrupación pantera fueron los que más ganaron pues se han apropiado de la mayoría de las estaciones de la línea dorada desde la estación Mexicalzingo hasta Zapotitlán). La línea dorada no sólo es un transporte más, este medio logró reconfigurar el transporte local, beneficiando a unos y perjudicando a otros.

### *Microbuses*

Según un operador de microbuses de la ruta 1 (que va de metro Ermita a Ejidos del Moral) el metro les llegó a quitar hasta un 30% de pasaje. Otros operadores de otras rutas que también fueron afectados son los de las rutas 50 y 56 (van de Zapata a Constitución), pues en la avenida Atlalilco, en horas pico, los micros pasaban llenos y ahora pasan casi vacíos.

En la estación Atlalilco un despachador/gritón me comento que la línea 12 les bajó usuarios de un 50% a un 60%. Según el checador, las rutas que se vieron afectadas fueron por ejemplo San Pablo y Taxqueña: “la verdad sí hay mucha gente que ocupa la línea 12 aunque a unos si nos afectó”. En la estación Culhuacán otro checador me platicó que el

metro les bajó pasaje y con el aumento de tarifa (de los micros y vagonetas pues tenía pocas semanas que pasó de 3 pesos a 3.50 pesos) y que con los operativos empeoró y bajó hasta de un 50%. Luego me comentó “antes un camión venía a puerta cerrada, llegaba a traer hasta cien personas, venía a reventar, ahora a veces pasan hasta vacíos además este metro trajo un buen de ratas (ladrones) y parece que van a meter el trolebús”. Yo le pregunté cómo sabía eso y me contestó “porque vinieron los del trolebús y dejaron esta marca en la banqueta”.

### *Taxistas*

En la estación “Periférico”, según un checador de microbuses me contó que son alrededor de cien y ciento veinte taxis “pantera” (piratas). Iniciaron sus labores desde las pruebas del metro y se encuentran afuera de las estaciones Lomas estrella, Periférico, Olivos y Nopalera; es más, que él también tiene un taxi pirata. En cuanto a los microbuses me dijo que sí le ha bajado el pasaje un 50% y que el tráfico en la zona sigue igual.

En la estación “Calle 11” un taxista me dijo que a ellos el metro los benefició, pues el sitio es nuevo y se inauguró el mismo día que el metro “la gente sale del metro y nos aborda” (la base se ubica entre las calles técnicos y manuales).

### *Moto-taxistas*

En la mayoría de las entrevistas que les realicé a los operadores de los moto-taxis, me respondieron que están contentos con el metro pues tienen más pasaje, además la mayoría sale de las estaciones y antes el pasaje estaba disperso. Muchos de los nuevos sitios son recientes, fueron inaugurados desde que el metro comenzó con las pruebas de

familiarización. Otro punto que ven positivo para ellos es que pueden ir al centro de la ciudad más rápido y con menos dinero.

En la estación “Nopalera” realicé cuatro entrevistas, a los operadores de moto-taxista, aunque fueron muy breves ya que estaban en horas de trabajo y tenían que estar saliendo continuamente, por lo visto están muy solicitados. Se nota que el metro los benefició, la edad de los operadores va desde los dieciocho hasta los cincuenta años; su vestimenta es muy informal, hasta se podría decir un tanto descuidada.

Los de esta estación pertenecen a la organización unión de bici-taxis “Miguel Hidalgo Arabella” y a la de “Benito Juárez”. Este sitio tiene alrededor de veinte años, un operador me dijo que antes eran bicicletas pero las cambiaron por motocicletas. Unos las compraron, otros sólo las trabajan, son doscientas unidades distribuidas en diferentes rutas. Cobran 4 pesos inicialmente y luego se incrementa dependiendo de la distancia del viaje. Logran ganar al día desde 100 pesos hasta 350 si se trabaja todo el día, dicen que con el metro la avenida cambió totalmente pues se urbanizó y hay más tránsito de gente, pero que también se incrementaron los asaltos. Uno de ellos me dijo que ha escuchado que el metro se está hundiendo, se está asentando.

En el acceso de enfrente también hay otra base de moto-taxis pero pertenecen a otra organización llamada moto-taxis “Atlixco Volcanes transporte alternativo” iniciada en 1992. Son alrededor de treinta o treinta y cinco moto-taxis. En este caso, la despachadora y los operadores de moto-taxi me respondieron casi conjuntamente que cobran 4 pesos; según ellos el sitio es nuevo, empezó cuando el metro comenzó a funcionar y llegan a ganar de 150 a 200 pesos. En un día malo mínimo 20 pesos. Dicen que están muy contentos con el metro tienen un poco más de pasaje y que cuando van al zócalo casi se van directo y rápido

sólo con seis pesos y antes tenían que ir hasta el metro Taxqueña o Atlalilco. Entre los rumores que escuchan del metro es que se está hundiendo, que quedó mal, que la estación Lomas estrellas es una de las que están peor.

En la estación “Zapotitlán” los moto-taxis pertenecen a la organización UBIC. Cobran 5 pesos y se incrementa conforme a la distancia recorrida. Hace mucho cobraban 50 centavos, luego un peso. Según me relata uno de ellos que inicialmente sólo eran veinte bicicletas, no motos como ahora. El sitio es nuevo, se inauguró con el metro, antes la base era en la calle Antonio Sierra, a dos calles de ahí según el señor dice que en esa colonia fue la primera donde hubo bici-taxi y ahora es donde también hay más moto-taxis, me comenta que son más de mil, en 4 organizaciones. Ahí son trescientos moto-taxis trabajando en esa estación, logran ganar entre 150, 200 y 300 pesos. Muchos de los operadores creen que con el tiempo habrán muchos comercios, llegaran más combis, micros, moto-taxis, más ambulantes y más basura.

En la estación “Tlaltenco” también hay un sitio de moto-taxis, carritos de golf que funcionan como taxis y también llegan vagonetas o taxis para transportar a la gente. Otro punto más es que aquí vi a dos mujeres operando los motos-taxis, algo que no lo había visto en otras estaciones. En esta entrevista me respondieron ocho operadores que estaban en ese momento ya que cuando me acerqué a uno de ellos para entrevistarlo, los demás se acercaron.

Nosotros no pertenecemos a ninguna organización, somos independientes, apenas nos estamos organizando, estamos en ratos porque luego nos corre la policía, nos vamos y al ratito regresamos. No queremos que nos estén estafando, si nos van a alinear, que nos alinee el gobierno, pagamos 30 pesos al mes al líder que está supuestamente, nos cobra 15 pesos por número, el gobierno, no da ni permiso, y nomas esta ¡chingando!

El sitio inició con el metro, ganan de cien a doscientos pesos, pero de ahí tienen que descontar cincuenta de la gasolina y los que rentan la moto tienen que pagar cien pesos diarios. En ese sitio son alrededor de veinte unidades pero según ellos en toda la delegación son unos 3 mil y son manejados por zonas. Los operadores dicen que al metro aún le faltan detalles y que los vecinos están inconformes. Aquí van a hacer un paradero para los microbuses pero hasta que terminen de pavimentar. Las luces de la calle no prenden, no han terminado; el canal sigue abierto y los vecinos ya cerraron las calles. Los únicos que nos dieron permiso de pasar son los de la calle Ejidos.

## CONCLUSIONES

Según la estrategia del gobierno capitalino está basado en un modelo progresista incluyente donde participan autoridades, la iniciativa privada y ciudadanía. Por esta razón, las dos últimas administraciones el gobierno capitalino ha implementado y presentado leyes y políticas en las cuales se le brinde equidad y protección a las minorías, como es el caso de la comunidad LGBT o los grupos vulnerables. Estas iniciativas fueron un parteaguas en México pues el sector conservador se opuso rotundamente. Ahora la ciudad es muy visitada por la comunidad LGBT para casarse o, en caso del género femenino, para interrumpir el embarazo pues sólo en la capital está permitido. Falta mucho por hacer, la discriminación al LGTB sigue siendo muy alta pues aun se les impide asegurar a su pareja en el sector salud, o se les impide cambiar su identidad, por ejemplo. Estas iniciativas y leyes deberían ser integrales para que logren abarcar e integrar a este sector y así pudieran adquirir todas las obligaciones y derechos como cualquier ciudadano.

Por otro lado, la Ciudad de México implementó un proyecto de recuperación de imagen urbana con la participación del sector privado “conservación del patrimonio histórico” en el que se han logrado grandes avances, sin embargo se ha tenido que segregar a grupos vulnerables. Por ejemplo, el caso de la Alameda y Garibaldi pues al ser remodelados estos lugares dejaron de ser plazas totalmente públicas y se convirtieron en plazas un tanto elitistas pues a las personas que han convivido ahí desde hace años, se les ha negado y restringido el acceso. Otro caso interesante es el del zócalo capitalino que aunque no se ha remodelado, ahora se encuentra vigilado y se ha restringido el paso del zócalo a activistas o grupos insatisfechos con el gobierno. Esto impide la libre manifestación de estos ciudadanos que desean expresar su inconformidad y desacuerdos.

Estos proyectos de recuperación de imagen al parecer sólo representan la mercantilización de los espacios públicos, ya que el sector privado, la mayoría de las veces, es el que decide qué espacios rehabilitar. Parece ser que hay una diferenciación de los espacios públicos en el Distrito Federal, pues en el caso de Xochimilco, que es un lugar turístico, no se le ha atendido como se debería hacer, es probable que a la iniciativa privada no le interese este espacio.

Para el caso del transporte público, la ciudad ha logrado grandes avances pues se creó el metrobús que logró despejar grandes avenidas y se consiguió un reordenamiento. Al retirar a los microbuses, dejando sólo el metrobús con su carril exclusivo y el taxi son los únicos medios de transporte públicos permitidos en estas avenidas. A pesar de que es un transporte limpio y continuo, en horas pico se llega a saturar, sobre todo la línea 1 del metrobús. Otro punto negativo es que para algunos usuarios se les hace algo costoso, además no tienen conexión con otras líneas de metrobús; así que es necesario volver a pagar si se toma otro, sumándole que su mantenimiento es muy costoso.

Otro punto negativo es que ocupa dos carriles exclusivos (ida y vuelta) disminuyendo los carriles de las avenidas, además las estaciones ocupan espacio pues están construidas sobre camellones y avenidas. En el mes de abril del 2014, el diario “El Grafico” publicó una nota que decía que los usuarios del metrobús denunciaron asaltos dentro de las propias unidades. Los delincuentes aprovechan la saturación de las unidades y de esta forma amagan a sus víctimas que, en su mayoría, son mujeres.

El gobierno capitalino presumió la línea 12 como un gran proyecto y sí lo es aunque a un año y medio de su inauguración, en marzo del 2014 tuvo que suspender su servicio en

once estaciones (de Tláhuac a Culhuacán) de las veinte que la integran. La línea dorada nació con desperfectos antes de su inauguración, el proyecto ya había pasado por cuatro convenios modificatorios y se había postergado la fecha de entrega en tres ocasiones; se inauguró inconclusa pues al jefe de gobierno, Marcelo Ebrard, le urgía inaugurar la obra antes de que concluyera su mandato. De hecho, había obras que fueron terminadas hasta septiembre de 2013. En marzo del 2010 la auditoría superior de la federación concluyó acerca de la mala calidad de los materiales, pero no encontró irregularidades. Durante los viajes de familiarización la línea ya presentaba fallas. Para la inauguración formal, las vías presentaban desgaste ondulatorio lo cual podría causar un descarrilamiento. Hasta la fecha, tanto funcionarios como constructores, certificadores y fabricantes de los trenes se han dedicado a echarse la culpa unos a otros. También a raíz de la línea se derivó un problema político pues se arguye un fraude de millones de pesos. Con el cierre de la línea dorada no sólo se afectaron a más de 435 mil usuarios, también afectaría a los vendedores que están alrededor de este tramo ya que los camiones de RTP serían los que estarían transportando y pasando continuamente. Por esta razón no dejaban que otros automóviles se acercaran a los carriles cercanos a los comercios. En los primeros días que se suspendió el servicio algunos puestos ambulantes fueron retirados inesperadamente y los autos estacionados en las inmediaciones fueron llevados al corralón.

Ahora bien, si la línea 12 fue un gran proyecto como ya se detalló en el capítulo III, algunas organizaciones solapadas por el gobierno capitalino o por las delegaciones han tomado estaciones pues el ambulante y los taxis piratas del grupo Pantera se han adueñado de los accesos del metro que va de Zapotitlán hasta la estación Mexicalzingo, para proporcionar su servicio.

Pero el mayor reto lo afrontaría la delegación Tláhuac, pues las colonias que están alrededor del metro tienen una falta de planeación, un mal trazo; las avenidas y calles son muy angostas para afrontar la llegada de tantos vehículos. Con la llegada del metro cambiaría el ritmo de esta demarcación y, es muy probable, que los ejidos cambiaran su uso de suelo. Además de que la población podría cambiar sus tradiciones pues la oferta de viviendas en la zona se incrementó, la línea dorada ha elevado los predios hasta cuatro veces su valor. Desarrollos habitacionales, edificios de oficinas y centros comerciales amenazan con “devorarse” esta parte de la ciudad, pues la fiebre inmobiliaria ha comenzado. Ya se observan anuncios que dicen “departamentos a 15 minutos del metro Tláhuac”, las construcciones empiezan desde Chalco hasta la delegación Benito Juárez. En Tláhuac e Iztapalapa algunos terrenos están en uso de suelo de conservación o con baja intensidad inmobiliaria. Algunos habitantes empiezan a vender sus terrenos en los cuales se erigirán unidades habitacionales; un ejemplo de esto es el pueblo de Zapotitlán en donde ya están en proyecto diez inmuebles. Esta colonia o la mayoría de las colonias de estas zonas no cuentan con la infraestructura adecuada para albergar estos grandes desarrollos (sus calles y avenidas están muy estrechas) y la falta de agua es un problema grave (en algunos casos algunos no cuentan ni con drenaje). El gobierno del Distrito Federal debe tener mejores controles para evitar el abuso de las constructoras que amenazan a estas comunidades con más de quinientos años de tradición. Se corre el riesgo de arrinconar las tradiciones de los pueblos hasta lograr desaparecerlas como ha sucedido con algunos pueblos de la delegación Coyoacán y Benito Juárez.

Retomando el tema del transporte público, un punto negativo fue que el jefe de gobierno de la ciudad Miguel Ángel Mancera (cuyo periodo de gobierno abarcó de 2012 a 2018) y el director del metro Joel Ortega, en el 2013, incrementaron las tarifas del trole, metrobús y, el más negativo, el alza de tres a cinco pesos del metro. Según el gobierno, se realizó una encuesta para saber si los usuarios estaban de acuerdo o no con el aumento y supuestamente, en los resultados de dicha encuesta, los usuarios estaban a favor de este incremento. Diversos grupos se manifestaron en contra de esta alza: se organizaron en marchas en contra de la alza y se creó el movimiento “Pos me salto”. El gobierno sostuvo que con este incremento los convoy tendrían mayor continuidad, se comprarían nuevas escaleras, además se retiraría a los vendedores ambulantes. Fue después de este incremento al metro que se suspendió la línea 12. Cabe destacar que estas promesas nunca se cumplieron pues los vagoneros siguen vendiendo al interior del metro.

Considero que, en vez de incrementar el costo del transporte público (sobre todo el del metro) el gobierno debería llegar a un acuerdo con el del Estado de México y pedir un subsidio, ya que 2.2 millones de mexiquenses usan el metro diario con un subsidio de cinco pesos que el gobierno del Distrito Federal tiene que costear. La mayoría de los mexiquenses que usan el metro provienen de Ecatepec, Chalco, de Ciudad Nezahualcóyotl y de Tlalnepantla.

Sin embargo, lo más importante es que urge una unificación del transporte público en el área metropolitana para que todo el transporte quede articulado y conectado. Lo ideal sería que un sólo organismo controlara todo, pues en la actualidad una institución controla los semáforos, otra las vialidades, otra diferente a los transportistas concesionados, al metrobús; otra al transporte colectivo, etcétera. Todo está sin coordinar, se pierde mucho

tiempo en los transbordos. La falta de una reglamentación metropolitana es lo que hace falta para mejorar el transporte público, un ejemplo evidente son los CETRAM, donde muchas veces interactúan el transporte del Distrito Federal y del Estado de México en donde no hay una continuidad. Un caso reciente de este tema es el CETRAM de Tláhuac que sigue inactivo, pues hay un desacuerdo entre el transporte del Distrito y del Estado de México.

Si lográramos crear una cultura cívica, una reglamentación, regulación urbana y metropolitana, erradicar la indiferencia y negligencia de los pasajeros así como de los operadores del transporte público (dándoles una capacitación), renovando unidades; si se integraran transportes masivos (como podría ser un tren ligero), el trolebús o con más líneas del metro que sea del Distrito Federal hasta el Estado de México; si se ordena al transporte se mejoraría la infraestructura urbana metropolitana y lograríamos acceder a un mejor transporte público.

El reto de las autoridades capitalinas es arrancar de la inmovilidad a la capital, esto sólo se lograra a través del diseño de una política pública transversal que integre a todo el transporte público (metropolitano) en un solo sistema, privilegiando la inter-modalidad con una visión metropolitana. Un punto importante tiene que ver con lo siguiente: si el gobierno le da más prioridad al transporte privatizado o al transporte social (ya que este último es más importante y más económico), pero cada vez el gobierno capitalino invierte menos, cada vez son más escasos los autobuses del RTP y cada vez que quitan más rutas del trole bus se deja desprotegido al sector más vulnerable. Si se hacen estos cambios la gente tomaría más confianza en el transporte y un sector de la población dejaría sus vehículos.

## BIBLIOGRAFÍA

- Alteridades* “Clases medias y espacios urbanos” Universidad Autónoma Metropolitana, año 17 num.34, Julio-Diciembre de 2007.
- CIUDADES*, “Movilidad y Transporte”, Revista Trimestral Red Nacional De Investigación Urbana, num.82 abril-junio, Puebla, México, 2009.
- Instituto de Investigaciones Económicas, “México: planeación urbana, procesos políticos y realidad”. Primera edición, México, 1992.
- Emilio Duhau y Ángela Giglia, *La ciudad central: un espacio disputado México: centralidades históricas y proyectos de ciudad*, Quito Ecuador, Ediciones OLACCHI, 2010.
- Diane, Davis, “El factor Giuliani, la cero tolerancia en el trabajo policiaco y la transformación de la esfera policiaca”, *Estudios sociológicos*, El Colegio de México, vol. XXV, Num.3., 2007.
- Duhau Emilio y Giglia Ángela, “Proyecto de investigación: Espacio público y orden urbano en la ciudad de México”, 2002.
- Real Estate*, “ICA La principal constructora de México” No.85 México, 2012.
- García Canclini, Nestor, “Local Global en la ciudad de México. Una ciudad que improvisa su globalización”, *Alteridades* 2003, pp. 26, 7-14, 2010.
- Graizborad, Boris, *Geografía del transporte en el área metropolitana de la Ciudad de México*, El colegio de México, México, 2008.
- Hartman, Roberto Eibenschutz, Carlos Goya Escobedo, *Estudio de la integración urbana y social en la expansión reciente de las ciudades en México 1996- 2006: dimensión, características y soluciones. Memorias del III congreso nacional de suelo urbano “Impacto de la vivienda en el desarrollo Urbano: una mirada”* El colegio Mexiquense A. C., México, 2010.
- Hurts, *Tipos de viaje. La organización hiperarquica de la metrópoli*, pag.171, 1974.
- Navarro Benítez, Bernardo, Emilio Duhau, *¿Hacia un nuevo Modelo de transporte público en la ciudad de México?*, “Ciudad de México: La construcción permanente de la metrópoli”, OLACCHI Quito Ecuador, 2012.
- Soberanes Reyes, José Luis, *La reforma urbana*, Fondo de cultura Económica, México, 1993.
- Ziccardi, Alicia (coord.), Manuel Castells, *Ciudades del 2010: entre la sociedad del conocimiento y la desigualdad social*, UNAM.

## *Páginas electrónicas consultadas*

- <http://www.jornada.unam.mx/2002/10/11/042n1cap.php>
- <http://www.terra.com.mx/noticias/articulo/118710/Entrega+Giuliani+recomendaciones+al+DF.htm>
- <http://www.eluniversaldf.mx/home/restringen-la-alameda-a-mascotas-ambulantes-y-en-marchas.html>
- <http://www.obrasenmiciudad.df.gob.mx/?p=23653>
- <http://www.df.gob.mx/index.php/rehabilitacion-de-la-plaza-garibaldi>
- <http://transeunte.org/2009/09/01/consideran-poco-incluyente-recuperacion-plaza-garibaldi/>
- [http://diario.mx/Nacional/2013-05-29\\_dd944529/transforman-el-df-con-proyectos-bajo-puentes/](http://diario.mx/Nacional/2013-05-29_dd944529/transforman-el-df-con-proyectos-bajo-puentes/)
- <http://www.lajornadadeoriente.com.mx/2008/10/30/puebla/cul620.php>
- <http://www.metrobus.df.gob.mx/faq.html#uno>
- <http://www.obrasweb.mx/construccion/2012/12/05/ebrard-dejo-5-grandes-obras-de-infraestructura-en-el-df>
- <http://www.eluniversaldf.mx/miguelhidalgo/nota48705.html>
- <http://eleconomista.com.mx/distrito-federal/2011/08/05/destinan-700-mdp-recuperar-bajo-puentes-df>
- <http://www.excelsior.com.mx/comunidad/2013/11/26/930594>
- <http://www.elfanzine.tv/2013/07/ya-conoces-los-parques-de-bolsillo/>
- <http://www.seduvi.df.gob.mx/portal/docs/InfografiaParquesBolsillo.pdf>
- <http://mexico.cnn.com/nacional/2010/08/16/la-suprema-corte-aprueba-el-derecho-de-adopcion-a-matrimonios-gay>
- [http://es.wikipedia.org/wiki/Matrimonio\\_entre\\_personas\\_del\\_mismosexo\\_en\\_el\\_Distrito\\_Federal\\_\(M%C3%A9xico\)](http://es.wikipedia.org/wiki/Matrimonio_entre_personas_del_mismosexo_en_el_Distrito_Federal_(M%C3%A9xico))
- <http://aristeguinioticias.com/2809/kiosko/el-df-en-lugar-17-del-ranking-de-ciudades-gay-friendly/>
- <http://www.aciprensa.com/noticias/mexico-ley-de-vientre-de-alquiler-significara-cosificar-al-embrión-y-a-la-mujer->
- <http://mexico.cnn.com/nacional/2010/12/01/la-ciudad-de-mexico-aprueba-que-las-mujeres-puedan-prestar-sus-vientres>
- [http://es.wikipedia.org/wiki/Aborto\\_en\\_M%C3%A9xico](http://es.wikipedia.org/wiki/Aborto_en_M%C3%A9xico)
- [http://internacional.elpais.com/internacional/2007/04/25/actualidad/1177452003\\_850215.html](http://internacional.elpais.com/internacional/2007/04/25/actualidad/1177452003_850215.html)
- <http://www.cronica.com.mx/notas/2013/725102.html>
- <http://ciudadesactivas.org/df-una-ciudad-compacta-dinamica-y-equitativa/>
- [www.maspomas.com.com/nacion.df/las\\_ciclovias.10años](http://www.maspomas.com.com/nacion.df/las_ciclovias.10años)
- [http://www.provecino.org.mx/pdfs/leyes/Ley\\_Transporte\\_Vialidad\\_DF.pdf](http://www.provecino.org.mx/pdfs/leyes/Ley_Transporte_Vialidad_DF.pdf)<http://www.metropli/hm/areas/central>
- <http://www.metrobusdfwww.cetram.df.gob.mx><http://www.setravi.df.gob.mx/wb/stv/estadisticas>
- <http://www.setravi.df.gob.mx/wb/stv/estadisticas>
- <http://cicm.org.mx/paran-la-linea-12-costara-709-mdp/>

### *Hemerografía*

Diario El Gráfico p. 4-5, 31/oct/12

Diario el Gráfico p. 3, 29/nov/12

Diario El Gráfico p.3, 18/jun/12

Diario El Gráfico, lunes 7 de abril 2014,

Diario El Gráfico, lunes 24 de marzo 2014

Diario El Gráfico, p.3, 29/oct/12

Diario El Gráfico p.3, 8/abr/13

Diario Impacto p. 9, 31/oct/12

Diario La jornada, 30/10/12

Diario maspormas, p. 6 30/oct/12

Diario de México p.16-17, 14/jun/13

Diario El universal sección C1, 21/feb/13

Diario El universal. Sección C, C2, C5. 22/10/12

Diario La Razón p. 8, 21/feb/13