



Casa abierta al tiempo

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA METROPOLITANA
Unidad Iztapalapa

División de Ciencias Sociales y Humanidades
Departamento de Sociología
Licenciatura en Psicología Social

Año de investigación

“Vida cotidiana y opinión pública: el espacio de lo político”

**La construcción social de un espacio híbrido: la Línea 2
(Tasqueña - Cuatro Caminos) y la Línea A (La Paz – Pantitlán)
del Sistema de Transporte Colectivo - Metro de la Ciudad de
México.**

T E S I S I N A
QUE PARA OBTENER EL GRADO DE
LICENCIADA EN PSICOLOGÍA SOCIAL
P R E S E N T A

CARRILLO GALICIA JAZMÍN JUANA



CDMX

[Signature]
Mtra. Osusbel Olivares Ramírez
Dr. Raúl Romero Ruiz

Directores

[Signature]
Dr. Bernardo Navarro Benítez

Dr. Bernardo Navarro Benítez

Lector
1



2018 - Otoño

ÍNDICE.

AGRADECIMIENTOS.....	3
INTRODUCCIÓN.....	4
¿Porqué realizar una investigación dedicada a la construcción social del Metro como un <i>espacio híbrido</i> ?	5
CAPÍTULO 1- LA RED DEL METRO DE LA CIUDAD DE MÉXICO.....	11
La construcción de las líneas del Transporte Colectivo - Metro: fabricación de <i>espacios híbridos</i>	13
Políticas públicas en el Transporte Colectivo - Metro: pilares de la construcción del <i>espacio concebido</i>	21
CAPÍTULO 2- LA PRODUCCIÓN TEÓRICA DEL ESPACIO HÍBRIDO.....	29
Del concepto de <i>Espacio</i> al concepto de <i>Espacio Social</i>	30
La producción del <i>Espacio Híbrido</i> : El <i>espacio concebido</i> , el <i>espacio percibido</i> y el <i>espacio vivido</i>	36
CAPÍTULO 3- ¿CÓMO SE REALIZÓ EL ESTUDIO ESPACIAL DE LA LÍNEA 2 Y DE LA LÍNEA A DEL SISTEMA DE TRANSPORTE COLECTIVO - METRO DE LA CIUDAD DE MÉXICO?	43
La cotidianeidad que construye al <i>espacio híbrido</i> en la Línea 2 del Sistema de Transporte Colectivo - Metro: Recorrido por sus instalaciones.....	45
La cotidianeidad que construye al <i>espacio híbrido</i> en la Línea A del Sistema de Transporte Colectivo-Metro: Recorrido por sus instalaciones.....	51
Análisis prototípico y categorial de Pierre Vergès.....	58
Reflexionando los resultados como la formación del <i>espacio híbrido</i>	68
REFLEXIONES FINALES.....	75
BIBLIOGRAFÍA.....	77
ANEXOS.....	84

AGRADECIMIENTOS.

Agradezco inicialmente a mis amados padres, Araceli y Juan que gracias a sus esfuerzos yo puedo hoy cumplir una meta más y que será el inicio de muchas otras. A Gustavo, con amor, que ha ido de la mano conmigo, siendo mi modelo por seguir.

Con admiración y gratitud a la Maestra Osusbel y al Doctor Raúl por el apoyo, la paciencia, orientación y conocimiento brindado durante el tiempo de trabajo. Así mismo a los profesores que me dieron las bases para llegar a esta etapa profesional.

Finalmente, Gracias a mi familia conformada también por tíos y abuelos porque sus palabras de aliento y motivación constante fueron clave para mí; a Brenda, Estefanía y demás amigos que han compartido a mi lado una etapa donde hicimos crecer juntos nuestros objetivos y aprendizaje.

Dedicada con cariño a mi hermano y primos para poder ser un ejemplo y así mismo un reto de ser mejores.

INTRODUCCIÓN.

El Metro de la Ciudad de México cuenta con 226,488 kilómetros en un total de 12 líneas que interconectan las delegaciones de la Ciudad de México y algunos municipios del Estado de México; en el segundo trimestre del 2017 dio servicio a un total de 407,094,450 de personas, según los registros de la página web del Metro¹; todo esto lo vuelve indudablemente uno de los transportes públicos más utilizados en la actualidad y por lo tanto foco de atención de las ciencias sociales, pues en él a diario ocurren diversas actividades donde se ven implicados los usuarios y el entorno físico, además de otros elementos.

La investigación que se presenta en las siguientes páginas muestra los resultados de una etnografía en las Línea 2 y la Línea A del Metro de la Ciudad de México, para llevar a la introspección y comprender, a través de la teoría seleccionada, la manera en que está construido nuestro objeto de estudio como un *espacio híbrido* y cuáles son las características que lo determinan como tal, finalmente, se habla sobre un cuestionario de evocación que se aplicó a los usuarios, dando a conocer la representación que estos tienen acerca del Metro. El total de este estudio es producto de un trabajo terminal para obtener el grado de Licenciatura en Psicología Social, se realizó sin ningún recurso externo, por lo que las delimitaciones, decisiones y análisis son propias de la autora.

La tesis está dividida en 4 partes. La primera engloba los datos pertinentes para la comprensión de lo que se trabajó, planteando el problema, exponiendo las razones del estudio, y dando los datos contextuales del tema. En segundo lugar, tenemos lo referente a la teoría utilizada para el análisis. Como tercer apartado se da a conocer la metodología que se empleó para recolectar los datos y finalmente, se encuentra la reflexión de los resultados obtenidos, llevando estos a discusión para así concluir

¹ Último trimestre reportado por el Sistema de Transporte Colectivo - Metro. El segundo trimestre del 2017 de afluencia del metro de la Ciudad de México puede consultarse en: <http://metro.cdmx.gob.mx/operacion/mas-informacion/afluencia-de-estacion-por-linea/afluencia-de-estacion-por-linea-2017>

el trabajo. Es importante mencionar la originalidad de esta investigación a partir de su planteamiento, ya que este estudio es pionero en observar al Metro como una construcción social de espacio híbrido.

¿Por qué realizar una investigación dedicada a la construcción social del Metro como un *espacio híbrido*?

Debido a la creciente población en la Ciudad de México son necesarias alternativas de transporte que permitan el traslado a las personas que necesitan desplazarse en ella, por motivos laborales, personales, académicas, culturales, entre otros. El Metro por su parte es una red de transporte grande que conecta diferentes puntos de la ciudad y periferias entre sí, dando servicio diario a miles de usuarios; siendo un espacio que reúne una gran cantidad de personas y donde se llevan a cabo diferente tipo de interacciones y actividades, resulta un fenómeno de interés para la psicología social, ayudando a entender la construcción social de este tipo de espacios, así como a conocer el significado de sus prácticas y por consecuente a saber más de cerca a los transeúntes que lo recorren.

Pese a las normas y programas que el gobierno ha implementado para el uso y regulación de este transporte, debemos tomar en cuenta que no es lo único que lo determina como espacio, puesto que junto con él lo van construyendo los individuos y los significados que cada uno de estos le dan al área, volviendo a los actores de cada línea divergentes en cuestiones particulares que fueron descubiertas a partir de los resultados metodológicos. Sin embargo, en muchas ocasiones las políticas públicas implementadas y las prácticas llevadas a cabo dicen cosas diferentes del Metro de la Ciudad de México, en este caso conocer los tres elementos presentes nos darán una visión más amplia del espacio para poder comprenderlo.

Esta investigación se va a realizar con una metodología de tipo mixta, ocupando como herramientas principales, la narración que describe la etnografía efectuada y la aplicación de un cuestionario de evocación, recorriendo así los lugares de interés,

recabando la mayor información posible que sea de utilidad, para que a través de la categorización de tres temas centrales ya mencionados arriba (los hechos dentro del Metro, los discursos oficializados y los significados), desarrollados ampliamente en la teoría, pueda tenerse una explicación preliminar de cómo está conformado el Metro de la Ciudad de México.

Esto convierte a la investigación en tipo descriptiva, ya que recurrimos a elementos presentes en este espacio para dar a conocer los datos que nos interesan, comprender a los sujetos e interpretar su relación con el ambiente, así como también reunir información de algunos conceptos de nuestro interés. Si bien el trabajo reúne varias metodologías se requiere en un inicio contar con información que nos oriente para contextualizar el espacio a conocer, de esta manera se cuenta parte de la historia del Metro y de las líneas a estudiar, también un poco de la organización social y de los elementos socioculturales, así como de las políticas, de las prácticas cotidianas y de las relaciones personales.

Puesto que el Metro de la Ciudad de México cuenta con una amplia red, para poder realizar debida y ampliamente la indagación es esencial tomar solo una parte de este sistema, ya que, de otra manera, y debido al tiempo no podría ser tan profunda la etnografía, se necesitaría un recorrido más rápido y por ende no tan completo, por este motivo únicamente se han elegido la Línea 2 (línea azul) y la Línea A (línea morada). Observando estas diferentes áreas del Metro pretendo encontrar más diversidad de información contenida en este y conocer como es la construcción del espacio en los dos tipos de líneas que se mencionan.

La Línea 2 se eligió por ser una de las primeras líneas construidas físicamente, teniendo más tiempo puede ser una de las que mayor información contenga por la historia que ha atravesado, así mismo el recorrido que hace esta línea es por una de las principales avenidas de la ciudad, además de ser la que más estaciones tiene, siendo un total de 24; otro dato importante es que en los últimos 5 años se ha mantenido como la línea con más afluencia de toda la red, según los datos cuantitativos de la página web del Metro de la Ciudad de México, lo que ayudará a tener una visión un poco más general de cómo es utilizada esta área por todos los

usuarios que la transitan. En cuanto a la Línea A fue seleccionada pensando en su recorrido que llega hasta el Estado de México, siendo Metro férreo y diferenciado de las otras 10 líneas que solo viajan por la Ciudad de México, a excepción de la Línea B que llega hasta Ciudad Nezahualcóyotl ubicada en la parte norte del Estado de México; sin embargo, se estudió la Línea A por ser una línea corta que recorre parte de la periferia donde colindan la Ciudad de México y el Estado de México, se encuentra más apartada geográficamente de la Línea 2 y del centro de la ciudad, otro aspecto de interés es tener la terminal con mayor número de transbordes, el recorrido concluye en Pantitlán una de los puntos más con mayor fluidez debido a que une a 4 líneas diferentes, consiguiendo así que sea la estación con mayor afluencia en el trimestre de abril a junio del año 2017², sumado a esto, el Doctor Bernardo Navarro declaró que la Línea A es una línea con severos problemas técnicos desde sus inicios, debido a que construyó sobre el característico suelo lacustre de la Ciudad de México caracterizado como fangoso, repercutiendo en la velocidad alcanzada, volviendo a dicha línea lenta en comparación a las otras, corre a 60 k/h mientras la Línea 2 puede llegar a los 120 k/h, esto se debe a que su peso se potencializa con la velocidad. (Entrevista con el Doctor Navarro, Coordinador del Observatorio de Transporte y Movilidad Metropolitana el 9 enero de 2019))

La etnografía se realizó durante los días de aplicación de los cuestionarios de evocación en diferentes horarios, además de otros recorridos observando por la mañana y la tarde diferentes puntos de las líneas seleccionadas del Metro de la Ciudad de México; la entrada es de fácil acceso ya que es un transporte público y se ingresó a él como usuaria, de esta manera se logró recolectar los datos que fueron considerados en el análisis de la exploración. Cabe mencionar que los datos

² Último trimestre reportado por el Sistema de Transporte Colectivo - Metro. Puede consultar las estaciones con mayor afluencia en el segundo trimestre del 2017 en: <https://metro.cdmx.gob.mx/operacion/mas-informacion/afluencia-de-estacion-por-linea/afluencia-de-estacion-por-linea-2017>

que se utilizaron son los reunidos únicamente en el presente, durante el tiempo que duró la etnografía, no se tomaron datos de etnografías pasadas, ni de otros trabajos.

El transporte público en la Ciudad de México ha pasado por varios cambios normativos, se ha ido adaptando a las condiciones de uso e ideales de la sociedad mexicana; entre estas encontramos que hay modificaciones asentadas legalmente las cuales son pensadas para una relación armoniosa entre los sujetos, de aquí radica que un interés de esta investigación sea el conocer si la población pone en marcha estas políticas públicas y si son acordes a los usuarios que lo utilizan; una segunda razón que me lleva a realizar esta investigación es la idea de que se debe tener presente la opinión de los que viven y para los que se hacen las políticas públicas ya que son creadas para beneficio y uso de los mismos, y muchas veces solamente son implementadas sin tomárseles en cuenta, de esta manera podríamos tener una idea de las actividades y necesidades de los usuarios, siendo importante conocer los significados que tiene el Metro de la Ciudad de México para los ellos, puesto que los imaginarios sociales son cambiantes y las políticas públicas deben acoplarse a las nuevas actividades.

Este trabajo puede ser un primer paso para este diagnóstico, mostrando la dimensión del fenómeno y al mismo tiempo colaborar para conocer algunos reglamentos y acciones acordes al tema, ayudará a observar la apropiación de este espacio y los tipos de usuario debido a que durante la observación pretendo conocer estos elementos que conforman el Metro de la Ciudad de México, para contribuir a reducir las problemáticas que puedan presentarse entre los diversos grupos de la sociedad que usa este transporte público. Incluso con los resultados puede crearse el dilema de si las normas son las adecuadas a las problemáticas que se viven en este transporte, a través de lo cual, si es tema de interés puede de igual manera resolver problemáticas como la educación que debe promoverse con el *otro* en el espacio público; así como también fomentar la buena convivencia en el transporte público, iniciando con el Metro de la Ciudad de México que es el tema central de mi exploración; por último, a través de los significados encontrados en la etnografía, se

puede auxiliar para comprender las diversas prácticas dentro del Metro y analizar las relaciones sociales urbanas.

Analizando cómo se planifica, cómo se piensa y cómo se produce el *espacio híbrido* en el Metro, con esta investigación puedo hacer una aportación a estudios de este tipo y dar información útil a los investigadores interesados por estas problemáticas sociales, para cuando desarrollen próximas indagaciones; los conducirá al debate de resultados y a formar nuevas interrogantes que puedan surgir al finalizar este trabajo; a su vez puede ser de ayuda a los encargados de crear políticas públicas dentro de este ámbito, por la información que se recaba en las siguientes páginas y, finalmente, beneficia también a los usuarios del Metro de la Ciudad de México y a la sociedad misma; ya que, si puede dar planteamientos para mejorar la buena convivencia entre la diversidad de sus usuarios, puede expandir nuestra visión para tomarlos en cuenta a todos y tener una mejor experiencia en nuestros viajes cotidianos en el Metro.

En cuanto a la teoría que se maneja, como he mencionado es con relación al *espacio híbrido* y la realización de este análisis permite el uso y sustento de ésta a través de su puesta en marcha en el trabajo de campo. Así nos permitirá observarla en su manera empírica; arrojando datos confiables, que una vez analizados permitirá el diálogo con los autores pertinentes y apoyar o debatir finalmente la teoría. Por último, la investigación contribuirá a ampliar el conocimiento en el área de la construcción de espacios y temas afines. Conociendo más a fondo los elementos que construyen el Metro de la Ciudad de México podría apoyar a la contemplación de estas variables en futuras investigaciones, dando paso a nuevos resultados y ampliando la visión de los lugares y problemáticas.

Para finalizar esta parte de exhibir la problemática que se enfrenta, dejarla más en claro y objetivar la información que me interesa conocer presento las preguntas que deberá resolver esta tesis.

- ¿Cómo las políticas públicas, la práctica cotidiana de los usuarios y la subjetividad construyen como espacio la Línea 2 y la Línea A del Metro de la Ciudad de México? (*General*)

- ¿Qué políticas públicas regulan la Línea 2 y la Línea A del Metro de la Ciudad de México? (*Espacio Concebido*)

- ¿Cuáles son las prácticas cotidianas de los usuarios que construyen la Línea 2 y la Línea A del Metro de la Ciudad de México? (*Espacio percibido*)

- ¿Cómo es la subjetividad de la Línea 2 y la Línea A del Metro de la Ciudad de México? (*Espacio vivido*)

Lo anterior permite plantear los objetivos a cumplir en la etnografía:

- Explicar cómo la Línea 2 y la Línea A del Metro de la Ciudad de México, se construyen por medio de políticas públicas, la práctica cotidiana de los usuarios y la subjetividad del espacio. (*General*)

- Conocer qué políticas públicas regulan la Línea 2 y la Línea A del Metro de la Ciudad de México. (*Espacio Concebido*)

- Conocer las prácticas cotidianas de los usuarios, que construyen la Línea 2 y la Línea A del Metro de la Ciudad de México. (*Espacio percibido*)

- Comprender la subjetividad de la Línea 2 y la Línea A del Metro de la Ciudad de México. (*Espacio vivido*)

CAPÍTULO 1- LA RED DEL METRO DE LA CIUDAD DE MÉXICO.

“El Metro de la Ciudad de México marcó, sin duda alguna, un ‘antes’ y un ‘después’ de la historia del transporte público del gran monstruo urbano” (Baños Lemoine, 2014, pág. 30)

El transporte en la Ciudad de México comenzó unos siglos atrás con el uso de animales, poco después, en el año de 1900 los tranvías circulaban en la ciudad y para el año de 1917 comienzan a dar servicio los primeros camiones que en poco tiempo son utilizados por los obreros que trabajaban en la industria de varios lugares, como: Tlalpan, Azcapotzalco y Tlalnepantla; pronto estos comenzaron a ser más utilizados debido a la flexibilidad de las rutas que seguían, así comenzó a crecer más este medio de transporte. (Navarro, 1984)



En la imagen se ve a un camión en la década de los 30's que transportaba a varios pasajeros; los destinos de este camión eran Juárez – Loreto. [Foto de la familia Guerrero encontrada en la página web: <http://esquina-bajan.blogspot.mx/2012/01/iii-la-cumbre-de-la-epoca-permisionaria.html>]

El automóvil por su parte comenzó a popularizarse a finales de la década de los 40's, pero su uso pertenecía principalmente a las clases altas. El uso del automóvil afectó a la circulación, produciendo más saturación de vías y con esto aumentó el tiempo y desgaste de los pasajeros del transporte público. (Navarro, 1984)

Entre 1950 y 1960 creció la población que habitaba en las periferias de la Ciudad de México, sobre todo en las delegaciones de Azcapotzalco, Gustavo A. Madero, Iztacalco e Iztapalapa y en los municipios de Ecatepec, Naucalpan, Texcoco y Tlalnepantla; esto debido principalmente a la concentración de zonas industriales en la región, sin dejar de lado los servicios administrativos y escolares que se encuentran en la ciudad, y a la rápida y creciente población, que para 1970 ya se había duplicado³. Lo anterior da cuenta de que existía una necesidad de un medio de transporte masivo (aparte de otras necesidades sociales, urbanas y técnicas) años antes de la planeación y construcción de la Línea 1 del Metro. (Navarro, 1984)



En esta ilustración de 1949 se ve la calle 16 de septiembre, ubicada en el centro histórico de la Ciudad de México, se puede ver el tráfico de la ciudad donde abundan más carros que camiones. [Foto tomada por Juan Guzmán para la serie de fotos titulada “Street cars in Mexico city” encontrada en la página web: <http://centrodelaimagen.cultura.gob.mx/fotomexico/exposiciones/colecciones-nacionales/juan-guzman.html>]

En un inicio la forma social de los tranvías y camiones era privada, posteriormente el estado comenzó a participar con subsidios; entre 1946 y 1981 la “Alianza de Camioneros”, de carácter privado, y los “Servicios Eléctricos”, por parte del estado, comandaban el transporte en la ciudad. El hecho que el estado participara en el

³ Según informa el “Séptimo censo general de población. 6 de junio de 1950.”, realizado por el Instituto Nacional de Estadística y Geografía; el total de población de la Ciudad de México, entonces llamado Distrito Federal, en 1950 fue de 3,050,442 habitantes. Y para 1970 creció a 6,874,165 habitantes según el “IX censo general de población. 1970” realizado por el mismo instituto.

transporte público ayudó a la nacionalización de los tranvías extranjeros, lo que fue un paso importante para que más tarde se iniciara la construcción del Metro de la ciudad, gestionado y controlado totalmente por el gobierno. (Navarro, 1984)

Debido a los agentes que componían el suelo de la Ciudad de México, en su mayoría agua, los temblores de mediana magnitud que se presentaban en la época y los recursos económicos que este proyecto gastaría, considerando también la incertidumbre que el proyecto causaba a los comerciantes, la construcción del Metro tuvo inicio cuando el gobierno mexicano tuvo la ayuda a compañías extranjeras. (Navarro, 1984)

“El trazo definitivo de cada línea se obtiene tomando en cuenta: el subsuelo, las instalaciones subterráneas de servicios públicos de la zona, los monumentos históricos cercanos, los restos arqueológicos ocultos, las características demográficas de los puntos que enlazan, entre otras.” (STC, s/f d). El proyecto se realizó con tecnología de la “Société Generale de Traction et d’Exploitation de Paris” y por la “Société Française d’Etudes de Realisation de Transports Urbains” (SOFRETU), en conjunto con estas compañías extranjeras trabajaron 10 compañías nacionales a cargo del grupo constructor “Ingenieros Civiles Asociados” (ICA). En cuanto al aspecto económico se solucionó con préstamos de bancos extranjeros, capital del gobierno mexicano y la obra civil financiada por las propias compañías constructoras. (Navarro, 1984)

La construcción de las líneas del Transporte Colectivo - Metro: fabricación de espacios híbridos.

Después de la superación de los factores en contra y de haber analizado 30 propuestas, se da el inicio para la construcción del Metro en la Ciudad de México con el decreto publicado en el diario oficial de la federación el 29 de abril de 1967; el 19 de junio de 1967 son comenzadas las obras y el 4 de septiembre del 1969 se inaugura la primera línea del Metro de la Ciudad de México. Su color distintivo es el

rosa y actualmente da servicio en 20 estaciones; sus terminales son Observatorio y Pantitlán.

Aunque el tranvía no tuvo gran relación con la construcción de líneas del Metro la construcción de las estaciones de superficie de la Línea 2 se edificaron sobre parte de una línea del tranvía. La Línea 2, también conocida como la línea azul, comenzó su servicio al público el 1 de agosto de 1970, tenía en ese entonces 11 estaciones y hacía un recorrido de la estación Pino Suárez a la estación Tasqueña, contaba con 11.321 km. Hasta la actualidad la estación Tasqueña es terminal de la línea en la parte sur de la Ciudad de México, también cuenta con la central de Autobuses del sur. Pasado mes y medio, son puestas en uso 11 más de sus estaciones, con esto se añadieron 8.101 k m. (Navarro, 1984)



Aspecto de la construcción en 1969 de la Estación Villa de Cortés de la Línea 2.
En la imagen se observa la Calzada de Tlalpan a la altura de la Estación Villa de Cortés. [Fotografía de la página web: <http://data.metro.cdmx.gob.mx/organismo/construccion.html> administrada por el STC, Metro].

El proyecto e inauguración del Metro de la Ciudad de México se dio en el sexenio presidencial de Gustavo Díaz Ordaz, comenzando con gran impulso y una buena administración del proyecto, se llegó a terminar en promedio un kilómetro por mes, gracias al trabajo de aproximadamente 48 mil obreros, 4 mil técnicos y 3 mil administradores, esto logró un ritmo de construcción no igualado, según datos del STC. (STC, s/f d). No obstante, en el gobierno del expresidente Luis Echeverría esta red de transporte tuvo un estancamiento, en su lugar aumentó los permisos e

impulsó un cambio en el transporte de la superficie. Por su parte la población seguía creciendo y comenzó una competencia por la poca oferta de uso habitacional en el centro de la ciudad (donde se encontraban mejores servicios y áreas para trabajar), lo cual provocó que muchas familias tuvieran que habitar en zonas más alejadas de la ciudad, con esto el tiempo y costo de transporte aumentó; a su vez el Metro tuvo más afluencia, para 1973 supera el límite de 1,550,000 pasajeros por día y para 1977 llegó a los 2,300,000 pasajeros por día. (Navarro, 1984)

Cabe mencionar que, ante la falta de atención por parte del gobierno a este transporte, en los primeros años de los 1970 el Metro se saturó hasta un 60 %, en consecuencia, las fallas y accidentes alcanzaron el 200 %. Todo culminó en un fuerte accidente el 20 de octubre de 1975, donde se impactaron dos trenes de la Línea 2, en la estación Viaducto; después de este hecho, para aumentar la seguridad del servicio del Metro se decidió implementar el pilotaje automático. (Navarro, 1984)

Con el expresidente López Portillo, gracias al auge petrolero y para garantizar la circulación y realización mercantil, se comenzó una ampliación del Metro y mejoras a la vialidad, esto resultó en una reducción de los tiempos de traslado. En 1979 el Metro se encontraba en tercer lugar de transporte usado, precedido por los taxis y como primer medio de transporte usado estaban los autobuses; en ese entonces el Metro tenía 882 unidades y hacía el 11.4 % del total de los viajes, mientras que entre 1973 y 1974 el Metro transportaba el 9.2 % de pasajeros. (Manjarrez en Navarro, 1984)

Es hasta 1984 que se inaugura la parte final de la Línea 2, el mismo día que se inaugura la última ampliación de la Línea 1. El 22 de agosto de 1984 se suman 4.009 km en dos estaciones más y la Línea 2 queda hasta ahora con un total de 23.431 km, de los cuales 20.713 km sirven para brindar el recorrido al público y 2.718 ayudan a las maniobras de la línea. Para mostrar las etapas de construcción de esta línea se encuentra la tabla a continuación:

Tabla. 2. Cronología de construcción de la Línea 2 del Transporte Colectivo Metro

Fecha	Intervalo	Número de estaciones inauguradas
1 de agosto de 1970	Pino Suárez - Tasqueña	11
14 de septiembre de 1970	Tacuba - Pino Suárez	11
22 de agosto del 1984	Tacuba – Cuatro Caminos	2

*Elaboración propia con base en Cronología del Metro en la página web del STC (s/f b)

De su total de 24 estaciones 16 son de paso, dos son terminales y 6 son de correspondencia con las líneas: 1 (en la estación Pino Suárez), 3 (en la estación Hidalgo), 7 (en la estación Tacuba), 8 (en la estación Bellas Artes), 8 y 9 (en la estación Chabacano) y 12 (en la estación Ermita); 14 de estas estaciones son subterráneas y 10 pasan por la superficie, el recorrido que hace pasa por las delegaciones Coyoacán, Benito Juárez, Iztacalco, Cuauhtémoc y Miguel Hidalgo, también con la estación 4 caminos la línea se interna al Estado de México en el municipio de Naucalpan. Actualmente es la línea con mayor afluencia, en el trimestre de abril - junio del 2017 reporta 68,180,296 personas por día.⁴

Con la creciente población que habitaba la Ciudad de México, era necesario crear más líneas de Metro, que permitieran la movilidad de una población que demandaba un transporte rápido y seguro. Así para 1970 se comienza la construcción de la Línea 3, se distingue por tener el color verde olivo y un total de 21 estaciones sus terminales son CU e Indios Verdes. La Línea 4 se construyó después de preparar un plan rector de vialidad y transporte del distrito

⁴ Último trimestre reportado por el Sistema de Transporte Colectivo - Metro. Puede consultar la afluencia del segundo trimestre del 2017 por cada línea del metro de la Ciudad de México en: <http://metro.cdmx.gob.mx/operacion/mas-informacion/afluencia-de-estacion-por-linea/afluencia-de-estacion-por-linea-2017>

federal, en 1980 la COVITUR elabora un plan para dar origen a una red más grande del Metro, a la cual aparte de extensiones a las primeras tres líneas, se añadirían 5 líneas más; con este nuevo proyecto comienza con la creación de la Línea 4 con 10 estaciones (de color cian). (Navarro, 1984)

Pasando a la Línea 5 (línea amarilla) actualmente son 13 estaciones que le conforman, esta línea se finalizó el 30 de agosto de 1982; sus terminales son Pantitlán y Politécnico. En cuanto a la Línea 6 termina con un total de 11 estaciones que podremos distinguir con el color rojo, tiene dos fases de apertura y hace un recorrido de la estación El Rosario a la estación Martín Carrera. La Línea 7, reconocida con el color anaranjado, completada con 14 estaciones que permiten la marcha desde su parada El Rosario hasta la parada Barranca del Muerto; debido a la ruta que sigue la Línea 7 se ha vuelto la línea más sumergida subterráneamente de la red del Metro de la Ciudad de México, con una construcción de tipo “túnel profundo”. (STC s/f e)

Por su parte en tan solo una fecha se pone en función toda la Línea 8, con 19 estaciones, la inauguración se hace en 1994, el 20 de julio, a pesar de ser la Línea 8 su construcción fue después de la Línea 9 y de la Línea A. Sus estaciones se encuentran entre la terminal Garibaldi y la terminal Constitución de 1917, en el oriente de la ciudad. El viaje inicial de la línea fue planeado con cruce en el Centro Histórico de la Ciudad de México y se pensó establecer una correspondencia en la estación Zócalo de la Línea 2, sin embargo, esta nueva construcción desestabilizaría la estructura de algunas edificaciones coloniales y los restos de la ciudad prehispánica se dañarían; así se decidió mejor trazar la ruta actual que hoy sigue la Línea 8 y que reconocemos con el color verde. A causa del gran congestionamiento de la Línea 1 y como ayuda para liberarla se planeó Línea 9 por ello se cimentaron en paralelo. La primera marcha va de la estación Pantitlán a la estación Tacubaya. (STC s/f f)

La Ciudad de México en la segunda mitad de los años 70's comenzó a tener problemas de congestionamiento de vialidades, lentitud del transporte y saturación de pasajeros, con el fin de resolver estas problemáticas y aumentar

el porcentaje que el Metro hacía de los viajes diarios en la ciudad; el entonces Departamento del Distrito Federal decidió aumentar la capacidad del Metro, incrementar los trolebuses y nombró a la empresa Autotransportes Urbanos de Pasajeros Ruta 100, además de eso se construyeron estacionamientos para aminorar la entrada de autos al centro donde más presentes se hacían estas dificultades. (González y Navarro, 1989). Los taxis colectivos tenían mayor vinculación con el Metro ya que la mayoría de sus viajes tenían como destino varias líneas del Metro, con las prácticas habituales de los usuarios algunas estaciones se fueron convirtiendo en paraderos, después son tomados en cuenta para la construcción de estaciones terminales, en 1984 se incluyó el primer paradero en la estación Pantitlán, actualmente es terminal de la Línea 1, la Línea 5, la Línea 9 y la Línea A; después se fueron integrando más paraderos de transporte público, con distintas rutas que viajan dentro y fuera de la Ciudad de México.

En 1980 se vinculan con el Metro las rutas de autobuses, atendiendo avenidas donde no había líneas este transporte o llevando usuarios de la periferia a alguna estación de paradero. También el trolebús por su parte alimentaba este sistema, viajando de oriente a poniente, sobre todo en el sur, donde no pasaba el Metro. La Ruta 100 en su 40 % abastecía al Metro y también se encontraba en su mayoría en el sur, pero también tenía otros trayectos, uno de ellos era en la calzada Zaragoza viajando paralelamente con la Línea 1, a pesar de ello ambos transportes era sobresaturados debido a la alta demanda, lo cual muestra que una suma importante de personas viajaba desde el oriente de la ciudad, dando un antecedente de la Línea A, debido a la necesidad de transporte en esta zona. (Navarro, 1984)

Según el Sistema de Transporte Colectivo (s/f g) la Línea A dio a la red del Metro 17.192 km, de este total 14.893 son usados para dar el recorrido de servicio y 2.299 para las maniobras que permitan el trabajo de la línea, se le construyó también un puesto de control y talleres exclusivos. El recorrido que hace pasa todo por la superficie. Las 10 estaciones con las que cuenta esta línea son

inauguradas el 12 de agosto de 1991. La tabla siguiente muestra esta información:

Tabla. 10. Cronología de construcción de la Línea A del Transporte Colectivo-Metro

Fecha	Intervalo	Número de estaciones inauguradas
12 de agosto de 1991	Pantitlán – La Paz	10

*Elaboración propia con base en Cronología del Metro en la página web del STC (s/f g)

La Línea A o también conocida como línea morada fue la primera línea en extenderse dentro del Estado de México, su recorrido va de la estación Pantitlán a la estación La Paz, cruza por la delegación Iztacalco y la delegación Iztapalapa, sus últimas dos estaciones se ubican dentro del municipio de Los Reyes, La Paz en el Estado de México. Hoy en día se habla de una posible extensión al municipio de Chalco que por motivos de presupuesto solo ha quedado en una posibilidad. Para el transbordo a cualquier línea de correspondencia en Pantitlán, si se viajaba desde la Línea A se pagaba un boleto más ya que el acceso no era total como en el caso de las demás correspondencias del Metro, es el 12 de diciembre del 2013 que se anula este pago extra. En la actualidad esta línea cuenta con la estación de mayor afluencia, la estación Pantitlán de la Línea A en el trimestre de abril a junio obtuvo una cifra de 133,673 usuarios diarios⁵; la afluencia total de la línea en este mismo trimestre es de 25,458,102 de usuarios diarios.⁶

⁵ Ultimo trimestre reportado por el Sistema de Transporte Colectivo-Metro. Puede consultar las estaciones con mayor afluencia en el segundo trimestre del 2017 en: <http://metro.cdmx.gob.mx/operacion/mas-informacion/estaciones-de-mayor-afluencia>

⁶ Ultimo trimestre reportado por el Sistema de Transporte Colectivo-Metro. Puede consultar la afluencia del segundo trimestre del 2017 por cada línea del metro de la Ciudad de México en:

En el servicio de la Línea A se prefirieron trenes de rodadura férrea y no de neumáticos como en las demás líneas del Metro, esto permitió reducir los costos de construcción y de mantenimiento; la diferencia consiste en el frenado, en ambos casos la base es con aire comprimido, sin embargo, el motriz neumático *“tiene un sistema de freno en cada rueda, con zapatas de madera tratada, que hacen presión sobre la banda de rodamiento de las ruedas de seguridad”* (STC, s/f h), por su parte el férreo lleva a cabo esta acción con *“un sistema de frenos de disco en cada eje, en ambas caras del disco actúan las guarniciones de frenado del tipo semimetálico (compuesto químico)”* (STC, s/f h). El carro férreo así mismo necesita de un pantógrafo para alimentar los carros motrices proporcionando energía eléctrica a los trenes a través de 7 cables con los que todo el trayecto mantiene contacto.



La imagen muestra una parte de la calzada Zaragoza, se observa el trabajo de los obreros para realizar lo que ahora es la línea A. [Fotografía de Araceli López encontrada en el libro *“El metro es de todos”*, página 41.]

En 1993 se llevan a cabo estudios para iniciar la construcción de la Línea B; para el 29 de octubre de 1994 se comienza el trabajo en la zona. Esta línea cruza por 3 delegaciones de la Ciudad de México y 8 de sus estaciones están ubicadas en

<http://metro.cdmx.gob.mx/operacion/mas-informacion/afluencia-de-estacion-por-linea/afluencia-de-estacion-por-linea-2017>

2 municipios del Estado de México (Nezahualcóyotl y Ecatepec). Según la página web del STC - Metro:

“De manera adicional forman parte del proyecto diversas obras de vialidad que contribuyen a la integración y reestructuración de los otros medios de transporte: 16 puentes vehiculares (seis en el Distrito Federal y 10 en el estado de México); cuatro paraderos de autobuses (tres en la capital y 1 en el estado de México); 51 puentes peatonales (21 en el Distrito Federal y 30 en el Estado de México), así como la reforestación de 313 mil metros cuadrados de áreas verdes.” (STC, s/f g).

La Línea 12 es construida después de 12 años de la última modificación que tuvo el Metro con la Línea B en el 2000. El lanzamiento se hace en una sola etapa, el 30 de octubre del 2012 se abren al público las 20 estaciones que corren de la estación Tláhuac, al oriente de la ciudad, a la estación Mixcoac, al poniente. Con esta línea también se planearon diferentes proyectos para la mejora de las zonas por donde tendría paso esta ruta, que iban desde construcciones viales, señalizaciones, ampliaciones de drenaje, áreas verdes, vigilancia e iluminación. La Línea 12 se caracteriza por tener el color dorado y ser la segunda línea con carros férreos en lugar de neumáticos, además de ser la primera en integrar bandas transportadoras y salvaescaleras. (STC s/f m)

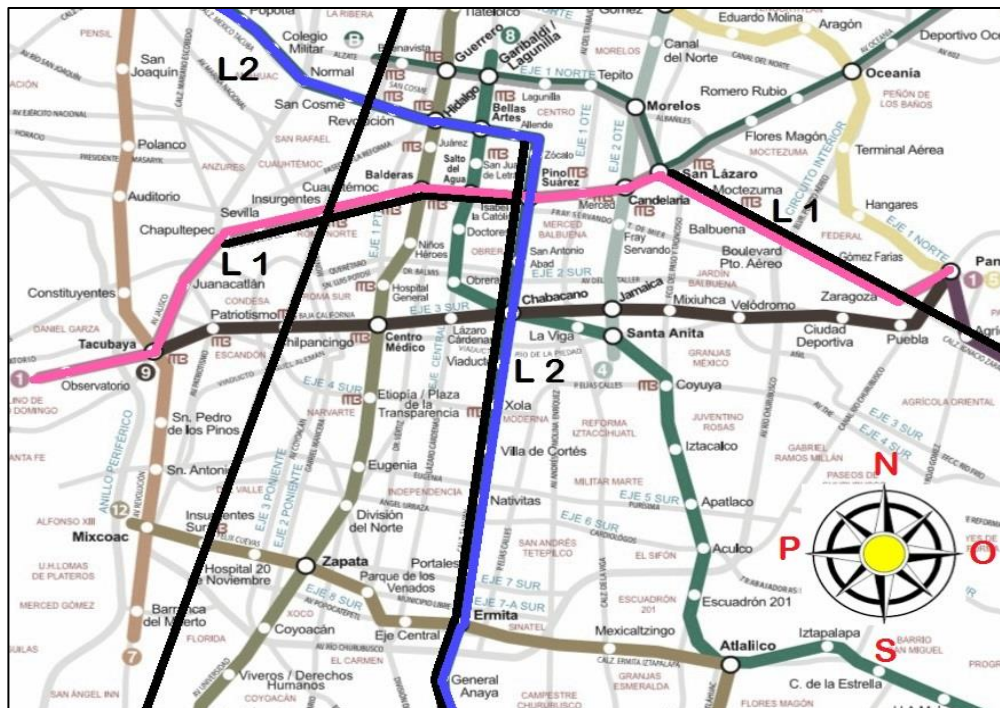
Políticas públicas en el Transporte Colectivo - Metro: pilares de la construcción del *espacio concebido*.

En una primera etapa se construyeron las primeras 3 líneas de la red del Metro con esto se pretendía evitar el congestionamiento donde existía alta demanda de transporte, por ello van de un punto de la periferia media llegando a otro punto igual dentro de la ciudad y atravesando el centro histórico; este recorrido deja ver que las líneas son funcionales en cuanto que une las zonas habitacionales, las zonas laborales y las zonas donde se concentran diversos servicios, debido a que estos

son los principales motivos de movilidad y que alzan la demanda del transporte. Como ya he mencionado, la importancia del transporte radica en la movilidad hacia donde se encuentra la concentración de recursos y el Metro vincula estas zonas con las zonas más populares de vivienda, por esta razón cumple su función primordial. Baños Lemoine nos comenta que:

*“Las primeras dos líneas del Metro, la rosa (Línea 1) y la azul (Línea 2), se construyeron siguiendo el trazo de grandes avenidas, donde las industrias, los comercios y las viviendas requerían conexiones eficaces, tiempos cortos de traslado y alta afluencia de personas. Chapultepec, Zaragoza, Insurgentes y Tlalpan quedaron interconectados desde un inicio y con gran éxito”*⁷ (Baños Lemoine, 2014, pág. 28).

En la siguiente imagen podemos ver la relación geográfica que tiene la Línea 1 y la Línea 2 con 4 de las principales avenidas de la Ciudad de México.



[Esquema tomado de la página web oficial del sistema de transporte colectivo, metro: <http://data.metro.cdmx.gob.mx/red/index.html> edición propia]

⁷ Cita tomada de: El metro es de todos. Capítulo 2, Crónica de 45 años. Carlos Arturo Baños Lemoine. 2014. Pág.: 28.

La imagen muestra parte del esquema de las líneas del Metro, para hacer más fácil la ubicación de la Línea 1 está representada por “L 1” y su ruta por la línea azul, mientras que a la Línea 2 la encontramos con “L 2” con la línea rosa mostrando su ruta. En cuanto a las avenidas antes mencionadas, su recorrido está mostrado con una línea negra:

- La avenida Chapultepec está instalada en el centro de la ciudad, en la imagen la vamos a reconocer porque es la única avenida en horizontal marcada con color negro, en esta avenida la Línea 1 del Metro cuenta con 5 estaciones: Chapultepec, Sevilla, Insurgentes, Cuauhtémoc y Balderas, todas de paso subterráneo; esta avenida sigue un trayecto que conecta hasta el centro Histórico de la Ciudad de México, donde después de la estación Balderas pasa a llamarse Arcos de Belén y después del Eje Central Lázaro Cárdenas es llamada José María Izazaga.
- En cuanto a la calzada General Ignacio Zaragoza, en la imagen se muestra de lado derecho en diagonal, va del oriente al centro de la ciudad; es seguida por la Línea 1 del Metro desde la estación Zaragoza hasta la estación San Lázaro, estas 6 estaciones son todas de paso subterráneo.
- A la avenida Insurgentes la situamos de manera vertical, a la izquierda de la imagen, atraviesa de norte a sur la ciudad, a través de ella pasa la Línea 1 en la estación con el mismo nombre que la avenida: Insurgentes; esta avenida es cruzada también por la línea azul entre las estaciones San Cosme y Revolución, al norponiente de la ciudad.
- Y por último tenemos la calzada de Tlalpan ubicada al centro de la imagen, en el mismo caso que la avenida Chapultepec tiene un cambio de nombre, a partir de viaducto Río de la Piedad pasa a llamarse calzada San Antonio Abad y más adelante, llegando a Fray Servando Teresa de Mier su nombre es José María Pino Suárez, de esta forma corre desde el sur hasta el centro de la Ciudad de México; esta calzada cuenta con 7 estaciones de la Línea 2 en algunos casos de manera subterránea y en otros en la superficie.

Cabe mencionar que en la actualidad más líneas del Metro conectan con estas avenidas y otras igualmente importantes para la movilidad dentro de la ciudad, sin embargo, la imagen pretende dar cuenta de las palabras de Baños Lemoine al decir que las primeras líneas fueron estratégicamente ubicadas. Por otra parte, la construcción de las líneas 4, 5 6 y 7 fueron ideadas para impulsar un plan de descentralización del centro de la Ciudad de México, es por eso por lo que siguen una ruta que no pasa por el Centro Histórico de la ciudad. Si bien las primeras 3 líneas no fueron planeadas para una red a largo plazo, sino para dar servicio a una tasa alta de demanda de transporte en esas zonas, las demás líneas si se iniciaron como un proyecto en conjunto con programas de vialidad y transporte, lo que permitió pensar que regiones de la ciudad y en qué condiciones se implementaría el transporte masivo.

En lo que respecta al costo del boleto, la política tarifaria se ha asentado tomando en cuenta las condiciones de los usuarios, por esta razón se pensó que su precio se encontraría entre \$ 1.00 y \$ 1.20, debido a que con \$ 0.70 a \$0.90 de cada boleto se podría mantener el quipo y sistema de vías. El precio inicial fue de \$1.25, se mantuvo así por casi 17 años y para la fecha se han llevado a cabo 11 incrementos en la tarifa, desde enero del 2002 a enero del 2010 el boleto tuvo un costo de \$ 2.00, después de esta fecha se debía pagar \$3.00 por viaje hasta el 13 de diciembre que el valor aumentó a \$ 5.00 por boleto unitario. Las formas de acceso también han cambiado con el tiempo, al comienzo además de boleto unitario se vendían plantillas de 5 boletos, ambos se diferenciaban en color y precio; después se pusieron en venta “Abonos de transporte”, que permitían el acceso las veces necesarias durante una quincena, también se ofrecieron planillas de 25 boletos; en 2006 se comercializaron tarjetas recargables, que permitían el prepago y acceso en cualquier línea con el plástico, pero su pago inicial debía ser de \$300.00, pasados unos meses se podían comprar tarjetas con pago inicial de \$200.00, fue hasta febrero del 2008 hubo tarjetas con un valor de \$10.00 por el plástico y la opción de recargar desde el precio de un boleto, en estos tiempos sigue esta tendencia. (STC, s/f a)

Para la gestión del Metro se creó el organismo público y descentralizado “Sistema de Transporte Colectivo-*Metro*” conocido por sus siglas “*STC - Metro*”, la administración de este organismo integraba un consejo con el jefe del Departamento del Distrito Federal (DDF), el titular de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, el titular de la Secretaría de Comercio y Fomento Industrial, El secretario de Comunicaciones y Transportes y con tres representantes selectos por el jefe del DDF. Desde sus inicios el *STC - Metro* cuenta con un Director General encargado del funcionamiento Administrativo y Operacional del Metro, en la actualidad su estructura orgánica cuenta con una dirección de medios, tres subdirecciones (subdirecciones General de Administración de finanzas, subdirecciones General de Mantenimiento y subdirecciones General de Operación), tres gerencias (gerencia del Instituto de Capacitación y Desarrollo {INCADE}, gerencia Jurídica, y gerencia de Seguridad Institucional) y una Contraloría Interna. La Dirección General de Ingeniería de Tránsito y Transporte además de La Dirección General de Policía y Tránsito siguieron teniendo la responsabilidad de administrar, regular y vigilar el servicio. (STC, 2007)

Un trabajo en conjunto del *STC – Metro* (2011), ha desarrollado durante su existencia programas que se han puesto en marcha con el fin de una mejor utilización de las instalaciones y una mejor convivencia entre los usuarios. Estas políticas públicas tienen en su mayoría el fin de dar seguridad a las mujeres usuarias, debido a que un sin fin de situaciones de acoso se viven a diario en los trayectos entre estas encontramos las siguientes:

- En 1970 se asignaron dos vagones para uso exclusivo de mujeres
- En el 2000 se estableció de forma oficial que en las líneas 1, 3, 7, 8, 9 y A haya vagones serían exclusivos para mujeres de 6:00 a 10:00 am y de 5:00 a 10:00 pm
- En 2007 se puso en marcha el programa el Acoso Cero, que implicaba la asignación de un tercer vagón del Metro exclusivo para mujeres
- En 2008 el gobierno de la CDMX implementó el Programa Viajemos Seguras. Las acciones que se pusieron en marcha fueron: la separación

entre hombres y mujeres en el transporte en horas pico (6 a 10 am y 5 a 10pm), el acompañamiento de las víctimas en el proceso de denuncia por cualquier tipo de violencia sexual y la atención psicológica posterior a la denuncia

- A partir de 2016, los tres primeros vagones de los trenes son exclusivos de mujeres de lunes a domingo de 05:00 a 24:00 horas
- El 27 de abril del año 2017, se inició el operativo “Viaja segura” el cual refuerza la seguridad para el cuidado de las mujeres y niñas en el Metro, permite multar a los hombres por ingresar en los vagones destinados para mujeres, esto ha derivado en una serie de cuestionamientos que recaen sobre la validez de dicha medida.⁸
- Tenemos finalmente “la estrategia 30-100” puesta en marcha el 5 de junio de 2016, día en que se llevó a cabo una primera etapa con la repartición de 15 mil silbatos en seis estaciones del Sistema de Transporte colectivo (STC), Pino Suárez, Hidalgo, Guerrero, Pantitlán, Balderas y Chapultepec; esto con la finalidad de evitar la violencia a las mujeres y el acoso.

El Instituto de las Mujeres (INMUJERES) informa que dicha estrategia:

“es una selección de acciones de impacto inmediato, para prevenir, atender y sancionar la violencia hacia las mujeres en el transporte y los espacios públicos... Sus objetivos se concentraron en cinco ejes que atienden:

1. *La seguridad de las mujeres y niñas en sus traslados y viajes en el transporte público;*

⁸ “El artículo 26 de la Ley de Cultura Cívica del Distrito Federal establece cuáles son las infracciones contra el entorno urbano de la Ciudad de México. La fracción XI, (...), dice que es infracción ingresar a zonas señaladas como de acceso restringido en los lugares o inmuebles destinados a servicios públicos, sin la autorización correspondiente o fuera de los horarios establecidos. La sanción es de una multa por el equivalente de 21 a 30 veces la Unidad de Cuenta de la Ciudad de México (\$71.68 pesos) o con arresto de 25 a 36 horas. Esto quiere decir que, de acuerdo a esta ley, la multa puede oscilar entre \$1,526.00 (mil quinientos veintiséis pesos) y \$2,150.00 (dos mil ciento cincuenta pesos).” (Abril, 2016)

2. *La atención a las víctimas;*
3. *El acceso a la justicia;*
4. *La participación social para la promoción del derecho de las mujeres a vivir sin violencia y a la movilidad segura en la CDMX.*
5. *La comunicación de las medidas y la promoción de la denuncia.*⁹
(INMUJERES, 2016)

A estas acciones hay que añadir políticas públicas y proyectos que también se han diseñado para personas vulnerables, como adultos mayores, personas con alguna discapacidad y niños. Por su parte los niños mantienen exclusividad, así como las mujeres, dentro de los primeros vagones del tren, únicamente si tienen 12 años o menos, para los que son menores de 5 años el acceso es libre. En segunda instancia es necesario mencionar que no se encuentra gran cantidad de información acerca de políticas públicas que apoyen a los adultos mayores o personas con discapacidad en comparación con lo que se realiza para apoyo a las mujeres; se pueden, sin en cambio, encontrar algunas acciones que el Metro lleva a cabo para dar mayor accesibilidad a sus instalaciones, entre estas están las que a continuación se mencionan:

- El acceso para adultos mayores y personas con discapacidad es libre haciendo el respectivo trámite para adquirir la tarjeta que así lo permite. En su caso en los torniquetes se puede presentar el documento oficial que indique la edad o que sufre alguna discapacidad la persona.
- El acceso con Perros Guía está permitido en todas las estaciones.
- Por cada vagón se encuentran 4 asientos reservados para personas con discapacidad, ancianos, mujeres embarazadas o mujeres con bebe en brazos.
- Algunas estaciones del Metro cuentan con elevadores, los cuales se usan si cuenta con tarjeta libre acceso, rampa de acceso para silla de ruedas, ranura guía para invidentes, placas braille para invidentes y escaleras eléctricas

⁹ Para mayor información se puede consultar la página web:
<http://www.inmujeres.cdmx.gob.mx/estrategia-30-100-contra-violencia-hacia-las-mujeres/>

- En junio del año 2018 se llevaba a cabo la séptima etapa del “Proyecto integral para resolver la accesibilidad a personas con discapacidad a base de elevadores en estaciones de la red del Sistema de Transporte Colectivo”.

Así mismo para el público en general, se encuentran en los pasillos del Metro botones de pánico que, al ser activados, el personal acude rápidamente al auxilio; de manera similar, dentro de los vagones, a un costado de las puertas de ingreso, se ubica una palanca para emergencias médicas; se cuenta además con un protocolo a seguir en caso de sismo, desalojo de un tren, desalojo de una estación o extravío de alguna persona. En agosto de 2016 se implementó el programa “salvemos vidas”, con el fin de evitar que personas se arrojen a las vías del paso del tren del STC. Finalmente, se hacen recomendaciones (por medio de avisos en las pantallas, en carteles, directamente de los policías, por señalamientos, en la página web oficial del Metro o manuales que en ocasiones se publican) para hacer un viaje más *seguro y rápido* según lo dice el Sistema de Transporte Colectivo, Metro.

CAPÍTULO 2- LA PRODUCCIÓN TEÓRICA DEL ESPACIO HÍBRIDO.

En este segundo capítulo se abordará la base teórica para describir el *espacio híbrido*, el concepto representa tal importancia para la reflexión de esta investigación, por lo que al final de este apartado es necesario haberlo comprendido en su totalidad para dar paso a la discusión de los resultados obtenidos en la metodología. Así mismo, con apoyo de escritos que centran su atención en autores fundamentales para desarrollar la teoría redactada en las siguientes páginas, se pretende comprender términos clave para la construcción del *espacio híbrido*.

Dentro de los conceptos que serán esclarecidos encontramos inicialmente el de *espacio*, es necesario hablar un poco de la historia que lo ha rodeado para vislumbrar las definiciones y características que en sus principios ha obtenido y que con el paso del tiempo y con trabajos de diversos autores y disciplinas ha llegado a formar parte imprescindible de los antecedentes del *espacio social*; siendo esta concepción otra pieza clave para sumar un paso más al acercamiento del *espacio híbrido*.

Para exponer el término de *espacio* es necesario pensar en una línea del tiempo que comienza en los años antes de Cristo, con la filosofía y el pensamiento de Aristóteles; siguiendo el hilo de la historia nos trasladamos a los años 1600, cambiando a la ciencia de la física con Newton retomando este concepto, pero desde una visión distinta. Una vez manifestado el entendimiento del espacio en estos estudiosos, damos un paso más hacia la actualidad para retomar a Georg Simmel con las primeras ideas que vinculan al espacio y la sociedad, donde podemos encontrar las bases para llegar al concepto de *espacio social*, pasando entonces a su definición con ayuda de autores como Ortega Valcárcel.

Después de la revisión de los aportes antes mencionado desglosare finalmente la explicación del *espacio híbrido*, tomando como cimentación al autor Henri Lefebvre con su obra titulada “La producción del espacio”, sus reflexiones echas a través de

la conformación del concepto “*espacio*” permiten dar pauta para la comprensión de los tres componentes principales: *el espacio concebido*, *el espacio percibido* y *el espacio vivido*. El esquema a continuación simplifica las cuestiones a desarrollar y los componentes o bien autores clave en cada etapa.



*Elaboración propia

Del concepto de *Espacio* al concepto de *Espacio Social*.

El Metro es un espacio donde se encuentran interacciones, ideas, cultura, diferencias específicas como lo es cada individuo, pero también similitudes como es el caso del pensamiento social y las normas establecidas, de aquí la importancia de explicar ciertos elementos que le construyen como *espacio social* sin eliminarle sus otras características. Pero para poder comprender este concepto es necesario hablar del término *espacio* como se le consideraba antes que se le añadiera la característica social.

Los inicios de la noción de espacio se asocian a la filosofía, resultando tres vertientes dentro de sus concepciones, la primera se distingue por la naturaleza del espacio, la segunda se prescribe por su realidad, mientras que la tercera lo visualiza desde la geometría. Cuando hablamos del espacio a partir de su naturaleza

hacemos referencia al espacio como una visión posicional, esa postura es defendida por autores como Aristóteles, él lo concibe como *“el limite inmóvil que abarca un cuerpo”* (Aristóteles en López y Ramírez, 2015, pág. 23), esta definición le da al espacio una connotación material, un poco más cercana al concepto de *lugar*. Siglos más tarde René Descartes introduce una propiedad diferente del espacio, inclinado más a su análisis como estructura métrica, pensando más en la forma y el tamaño de un cuerpo, así como en coordenadas espaciales. Este pensamiento se localiza en la mirada del espacio como geométrico. (Arancibia, 2016)

Años más tarde, en 1689, Newton también centra su atención en este concepto afirmando que *“el espacio absoluto, sin relacionarse con nada externo, permanece siempre semejante e inamovible en su propia naturaleza”* (Newton en Cabrera, s/f, pág. 147). Esta idea nos da cuenta de su visión del espacio como contenedor de la realidad, pero de su existencia, aun sin un objeto en él. En contraste Leibniz piensa el espacio, como algo relativo, tal como el tiempo, siendo el resultado de las relaciones entre las cosas, es decir como un *orden de coexistencias*. Tanto Newton como Leibniz con estos planeamientos llevan a cabo sus reflexiones acerca del espacio a partir de la segunda vertiente, la realidad.

Muchos fueron los teóricos además de los ya mencionados que realizaron estudios y escritos sobre el espacio, entre ellos también encontramos a Kant que apoya la idea de que el espacio existe aún sin que un objeto se encuentre en él, pero además de esto hizo sus propias hipótesis, planteando que el espacio es subjetivo y por medio del cual percibimos lo externo. Por otra parte, es importante mencionar otra perspectiva del espacio comentando que Einstein realizó aportes a la física usando el concepto de espacio en las teorías de la relatividad, con las que entrelazaba el espacio – tiempo.

Existe una continuidad que los estudiosos de diferentes materias han dado a este concepto; con la modernidad tuvo nuevos recursos y posibilidades que le permitieron volverse objeto de estudio de la Geografía al formarse como ciencia. Si tomamos en cuenta del contexto donde se planteaba inicialmente el concepto de

espacio podemos discurrir que éste tenía vertientes meramente, físicas, o materiales: pero si bien el espacio es uno de los términos de mayor importancia para esta investigación, para el estudio que estamos llevando a cabo se necesita un concepto que incluya en cierta medida lo social, por lo que resulta necesario definirlo y comprenderlo desde esta materia, que hasta lo que se ha documentado a esta parte no se le ha tomado en cuenta. Sin embargo, hay que mencionar que con la aportación de las ciencias sociales podemos desglosar más propiedades del espacio, lo que vuelve a este concepto relativo, puesto que en la actualidad siguen existiendo tantas variaciones del término como disciplinas, dándole un enfoque adecuado a cada estudio.

Este concepto ha sido causa de muchas teorías y escritos por la complejidad que desde sus inicios filosóficos conlleva. Sin embargo, como ya se mencionó las ciencias sociales a través del tiempo y el análisis lo han adaptado para su uso en estudios de fenómenos espaciales, incorporando finalmente el término *espacio social*. De este modo numerosos teóricos han permitido a través de sus trabajos la conceptualización del espacio como una temática más que física para llevarlo al plano social, con sus diversas implicaciones, muchos de ellos han ayudado en su construcción desde ideas secundarias en sus publicaciones. Entre ellos es importante mencionar a Emile Durkheim, Ferdinand Tönnies y a Georg Simmel.

Es primordial reconocer el aporte que tuvo Georg Simmel en este planteamiento ya que se volvió la base para la reflexión de algunos fundadores de la escuela de Chicago sobre este tema. Antes que en 1986 Simmel publicara su trabajo titulado “el espacio y la sociedad”, pocos eran los autores que introducían de alguna manera la idea de espacialidad en sus escritos. Ejemplo de ellos fueron Ferdinand Tönnies que en 1979 tuvo un acercamiento con el tema cuando descubrió que se dan vínculos sociales al compartir el mismo territorio, asociando la cercanía física con la cercanía emocional; de manera similar, Durkheim en su obra titulada “la división social del trabajo” en 1990 crea el concepto de *solidaridad orgánica* donde expresa que las estructuras sociales complejas tienen un notable crecimiento territorial en

conjunto y el concepto de *solidaridad mecánica* que describe las estructuras sociales simples con poca densidad de población; de esta manera se comprende que la proximidad física contribuye en lo social. Justamente es así como las teorías iban abriendo camino para conceptualizar el *espacio social*. (Kuri, 2013)

Simmel entonces a finales de los 80 habla de las actividades del alma, comprendidas como las relaciones sociales humanas, en su teoría él indica que son estas las que le dan al espacio una importancia social. Considerando que una experiencia social es una experiencia espacial. Textualizando a Simmel:

“No son las formas de la proximidad o la distancia espaciales las que producen los fenómenos de la vecindad o la extranjería, por evidente que esto parezca. Estos hechos son producidos exclusivamente por factores espirituales, y si se verifican dentro de una forma espacial, ello no tiene en principio más relación con el espacio que la que una batalla o una conversación telefónica pueda tener con él, a pesar de que estos acontecimientos no pueden efectuarse sino dentro de determinadas condiciones espaciales. Lo que tiene importancia social no es el espacio, sino el eslabonamiento y conexión de las partes del espacio, producidos por factores espirituales” (Simmel, 1986, pág. 644)

Con esto vemos que la mirada de este autor al espacio irrumpe de manera más profunda en la creencia que el espacio es únicamente algo físico introduciendo la temática social, con el pensamiento de que los fenómenos espaciales son contruidos socialmente y de igual manera las configuraciones sociales se espacializan.

Otras ideologías de igual importancia que Simmel introduce son que el espacio tiene 5 rasgos fundamentales: Exclusividad, es decir que dos cuerpos no pueden ocupar el mismo espacio, pero si puede tener más de dos instituciones; división, indica que está delimitado; fijación, se refiere a que el espacio tiene mayor asociación para recordar sucesos de gran valor que el tiempo; proximidad o distancia, explica que

si bien no es determinante la cercanía física en las relaciones sociales si es influyente; por último esta la movilidad, con esto pensamos en la posibilidad de traslado de la sociedad dentro de la ciudad. (Kuri, 2013)

Cabe mencionar que a partir del Materialismo Histórico se puede hablar también del espacio social, a esta noción nos acerca el Autor Alain Lipietz, planteando la fijación de medios de producción en cierto espacio, o bien la explotación de territorios, es decir, que el modo de producción capitalista se materializa a través del espacio, siendo el capital el producente de diversas relaciones sociales a partir de su clase social. En expresión textual de este autor: *“La estructuración del espacio es la dimensión espacial de las relaciones sociales, y como éstas son luchas de clases, la estructuración del espacio es lucha de clases, no sólo en el sentido de que es producto de ella, sino también en cuanto es un elemento en juego e incluso un medio.”* (Lipietz en Ramírez, 2017, pág. 24)

Para el año 2004 José Ortega Valcárcel publica su trabajo “Los horizontes de la geografía: teoría de la geografía” donde en su afán por repensar la geografía y sus teorías, así como sus sustentos, descubre diversos enfoques que se tratan desde la mirada de esta ciencia, por ser el espacio geográfico el objeto de estudio es de los primeros conceptos que él discute; sin embargo, cuando habla de la geografía como disciplina social resulta necesario también transportar su objetivo a este plano. Vincula de esta manera la naturaleza del espacio con la sociedad, pensando el espacio geográfico como el resultado de las reproducciones sociales. En términos de este autor:

El espacio como producto social es un objeto complejo y polifacético: es lo que materialmente la sociedad crea y recrea, con una entidad física definida; es una representación social y es un proyecto, en el que operan individuos, grupos sociales, instituciones, relaciones sociales, con sus propias representaciones y proyectos. El espacio se nos ofrece, además, a través de un discurso socialmente construido, que mediatiza al tiempo que vehicula nuestra representación y nuestras prácticas sociales. Es un producto social

porque sólo existe a través de la existencia y reproducción de la sociedad. Este espacio tiene una doble dimensión: es a la vez material y representación mental, objeto físico y objeto mental. (Valcárcel, 2004, pág. 33-34)

Con esta idea éste teórico ha hecho muchas aportaciones sobre el espacio, útiles para este trabajo, introduciendo que está conformado por la experiencia, fundamental para el análisis desde la mirada psicosocial, además toma en cuenta lo material como una creación concebida, antes de su edificación, de igual forma, están presentes los vínculos entre los individuos como sus ideologías y prácticas. Es importante además considerar al Metro como un espacio de movilidad, un espacio veloz que transporta cotidianamente a millones de personas, lo que bien equivale a una ciudad; es así como el espacio del Metro y cada una de sus líneas es además determinado por otro espacio, que le es externo, es decir, la Ciudad de México y la ubicación geográfica por la que cada parte de esta red hace su recorrido.

Como cierre a la temática del *espacio social*, me parece pertinente retomar la siguiente noción, que, si bien ésta cita hace referencia además del espacio, a otros conceptos como: región, paisaje, territorio y lugar, me parece pertinente la idea ya que nos permite ver la formación del *espacio* a partir de diferentes elementos que sirven de introducción para la propuesta siguiente del *espacio híbrido*.

“También puede entenderseles como el resultado de las dinámicas sociales, como la materialización de los procesos humanos, el reflejo de la sociedad, un medio de representación social, un medio de reproducción y transformación de la realidad, como instrumentos que generan identidad, soporte de la vida cotidiana o como la base para la organización social, económica y política de la sociedad.” (López y Ramírez, 2015, pág. 44)

La producción del *Espacio Híbrido*: El *espacio concebido*, el *espacio percibido* y el *espacio vivido*.

El estudio del *espacio social* ha llamado la atención de varios especialistas, donde cada uno de ellos con sus trabajos han hecho aportaciones de diferente índole para su investigación, cada uno lo ha hecho desde su visión, lo que en la actualidad permite reflexionar este concepto desde puntos de vista distintos; puede entonces relacionarse el *espacio social* con diversas temáticas, dando oportunidad de analizarlo a través de casi cualquier ciencia o disciplina. Hay que aclarar que las observaciones hechas a través de estas páginas pretenden ver el Metro como espacio desde la psicología social, más es necesario abordar el tema como algo multidisciplinar para poder retomar vertientes importantes que se han planteado.

De esta manera hemos comprendido el concepto de *espacio* a través de filósofos y físicos, le hemos tratado como tema de la sociología y como objeto de estudio de la geografía, pero aún hay más elementos que retomar, que en párrafos anteriores se fueron introduciendo para poder en este apartado profundizarlos. Retomaremos las ideas de Henri Lefebvre como pieza clave para abrirnos las puertas a tres conceptos que en conjunto crean lo que llamaremos *espacio híbrido*, esto nos da pie a la descripción del Sistema de Transporte Colectivo Metro desde sus políticas públicas, desde las prácticas cotidianas de usuarios dentro de sus instalaciones y desde las representaciones sociales de estos mismos actores.

Como ya antes se mencionó son muchos los conocedores del tema, muchas las vertientes y definiciones, cada uno por su parte ha hecho una contribución distinta, no obstante, Lefebvre fusiona explícitamente algunos componentes para darnos otra idea de la producción social el espacio. Entre los personajes previos que podemos vincular a estas nociones se encuentra Gumuchian sugiriendo el uso de los sentidos y significados para el estudio del espacio a partir de los esquemas mentales; Castell comparte que el espacio es un producto social de los hombres a través de sus relaciones, dándole al espacio una función, una forma y un significado. Por su parte, Burgess y Mckensie plantean que el espacio es donde se llevan a

cabo la estructura social a partir de la suma de ciertos elementos; mientras, Eric Dardel se encuentra dentro del grupo de analistas que perciben la experiencia humana como espacial. (Romero, S/F)

En la década de los años 70 Henri Lefebvre especialista en estudios urbanos, en su trabajo más destacado “La producción del espacio” expone una unión de los elementos que por separado trataron anteriormente otros autores, vinculando lo físico, lo social y lo mental; alude también a que las prácticas son la conexión de lo físico y lo mental, que a su vez determinan los procesos de producción del espacio.

“El concepto de espacio liga lo mental y lo cultural, lo social y lo histórico. Reconstruye un proceso complejo: descubrimiento (de nuevos espacios, desconocidos, de continentes, del cosmos) —producción (de la organización espacial propia de cada sociedad) —creación (de obras: el paisaje, la ciudad con su monumentalidad y decorado)”. (Lefebvre, 2013, pág. 57)

Comprendemos que esta nueva definición del *espacio* se caracteriza por englobar componentes esenciales para su fabricación, pero es pertinente retomar cada elemento por separado, para entender su aportación al análisis espacial. Tomaremos 3 principales componentes a desarrollar que es el espacio vinculado a lo político, el espacio vinculado a lo mental y el espacio vinculado a las prácticas.

Para hablar del *espacio concebido*, como lo define Lefebvre, hay que pensar en los espacios en su elemento físico, al ver lo tangible podemos observar que tienen características diferentes uno de otro y que estos se construyen a partir de la concepción que los estudiosos le pensaron previamente, esto responde al objetivo que se le definió antes de ser materia, podemos pensar en que este espacio responde a la pregunta: ¿para que se edificaron las instalaciones?. Lefebvre considera que:

“El espacio concebido, el espacio de los científicos, planificadores, urbanistas, tecnócratas fragmentadores, ingenieros sociales y hasta el de cierto tipo de artistas próximos a la cientificidad, todos los cuales identifican

lo vivido y lo percibido con lo concebido (lo que perpetúan las Arcanas especulaciones sobre los Números: el número áureo, los módulos, los cánones, etc.). Es el espacio dominante en cualquier sociedad (o modo de producción). Las concepciones del espacio tenderían (con algunas excepciones sobre las que habrá que regresar) hacia un sistema de signos verbales — intelectualmente elaborados.” (Lefebvre, 2013, pág. 97)

Esta idea nos remite a las políticas públicas, a los discursos oficializados y a la planeación; referimos a un espacio fabricado por los expertos, por los estudiosos del tema y por planificadores para el consumo. Hay que tomar en cuenta que el espacio concebido, si bien es una de las formas de construcción del espacio híbrido, de cierta manera se encuentra sumergido el suponer de los planeadores y en la obligación de los usuarios a seguir las prohibiciones y autorizaciones. El seguimiento a las normas de todos los actores debería derivar en la buena convivencia, sin embargo, esto tiende a limitarles su actuar y ser.

El segundo espacio que forma parte del espacio híbrido es el *espacio percibido*, un espacio habitado por actores; el espacio como producto social tiene su creación a partir de las interacciones de los usuarios, es decir de las actividades que en él se llevan a cabo. Para Lefebvre este espacio se construye directamente por la relación de los sujetos con él, con el uso cotidiano de sus instalaciones, sus rutas y modos de uso, de la experiencia espacial a través del cuerpo, permitiendo de esta manera la apropiación del espacio. *“La práctica espacial de una sociedad secreta su espacio; lo postula y lo supone en una interacción dialéctica; lo produce lenta y serenamente dominándolo y apropiándose de él... la practica espacial de una sociedad se descubre al descifrar su espacio.” (Lefebvre, 2013, pág. 97)*

Por último, pero no menos importante, se encuentra el *espacio vivido*, este es un espacio de lo mental, lo comprenderemos a través de los significados y representaciones que los actores dentro del espacio le dan, pensaremos este espacio a través del imaginario, la experiencia vivida del espacio por medio de imágenes donde los usuarios hacen uso de sus componentes de forma simbólica.

De esta manera los actores buscan apropiarse de él y cambiarlo acorde a sus ideas, en este espacio la cultura interviene permitiendo dominarlo solo a ellos y volviéndolo objeto de estudio de especialistas sociales con el fin de codificarlo, analizarlo y racionalizarlo, según Lefebvre para al final “usurparlo”; este autor da cuenta de lo dicho de la siguiente manera:

“Los espacios de representación, es decir, el espacio vivido a través de las imágenes y los símbolos que lo acompañan, y de ahí, pues, el espacio de los <<habitantes>>, de los <<usuarios>>, pero también el de ciertos artistas y quizá de aquellos novelistas y filósofos que describen y solo aspiran a describir. Se trata del espacio dominado, esto es, pasivamente experimentado, que la imaginación desea modificar y tomar. Recubre el espacio físico utilizando simbólicamente sus objetos. Por consiguiente, esos espacios de representación mostrarían una tendencia... hacia sistemas más o menos coherentes de símbolos y signos no verbales.” (Lefebvre, 2013, pág.98)

A partir de estas exposiciones comprendemos al espacio en conjunto con procesos tales como el pensamiento social, las prácticas y el sentido que lo rodea; es importante retomar el espacio concebido, el espacio percibido y el espacio vivido para poder hacer un análisis completo, donde cada uno contiene características importantes que realizan su construcción, que si dejáramos fuera alguna de ellas la reflexión estaría inclinándose hacia un solo lado, invisibilizando la realidad de las otras partes, es por esto que anteriormente planteaba el trabajo multidisciplinar para realizar un estudio más completo y vincular en la práctica lo que se dice, lo que se hace y lo que se piensa de determinado espacio.

El estudio de las prácticas del espacio nos permite dar cuenta de la realidad de los usuarios, conocer sus necesidades y comprender como estas determinan su espacio y viceversa, como los espacios determinan también las prácticas y tipos de relación social en los individuos. El comportamiento humano se ha estudiado con el fin de mejorar su desarrollo y de aprovechar los espacios para su beneficio y comodidad, esto impulsa su organización y bienestar.

Por su parte la importancia del análisis de los espacios físicos radica en su planeación con el fin de la eficacia y eficiencia, lo que permite el funcionamiento y desarrollo de la economía y a la vez de lo político y social, permitiendo también la óptima movilidad. Otra importancia del estudio del espacio concebido es el hecho de que en él se determinan las políticas públicas, y estas deben servir para atender las necesidades sociales y la solución de problemas, es esto por lo que necesita una consideración especial en el análisis de los espacios.

La consideración del espacio vivido en el estudio del espacio se argumenta con la permisión que dan los significados y los símbolos para la interpretación de fenómenos sociales, debido a que son los imaginarios los que determinan las prácticas, dando sentido a las mismas. Trabajar estas significaciones posibilita la transformación de los sujetos a partir del conocimiento de los modos y procesos de la constitución del pensamiento social, permitiéndonos conocer la visión de los espacios que tienen los actores.

Ahora bien, como se mencionó, es de tal importancia tener en consideración cada uno de los tres espacios, el percibido, el concebido y el vivido, ya que cada uno aporta una visión diferente del espacio, una reflexión diferente y también una discusión distinta, pero es necesario enlazar los tres ya que nos deja un estudio más completo y juntos constituyen lo que llamaremos *espacio híbrido*, es decir, un espacio conformado por los tres anteriormente mencionados y explicados.

Lefebvre comenta que estos tres espacios suelen ser analizados por separado a partir de diferentes disciplinas, desde la geografía, el urbanismo, la planeación, la arquitectura, o bien la sociología, la filosofía, la antropología, la psicología o bien psicología social. Pero es un espacio fusionado y esta triplicidad espacial (como Lefebvre suele llamarle) interactúa todo el tiempo, mezclándose a su vez con lo que se vivió y fue en momentos históricos importantes en el pasado con los que puede relacionarse de maneras múltiples. Unwin explica lo siguiente:

“Este nuevo trinomio pone en evidencia el contenido ideológico de la generación del espacio (dominante) sacando también a la luz como cada sociedad produce su propio espacio que se superpone al producido en otros periodos históricos en ese mismo lugar, lo que es utilizado por el autor para describir e interpretar una ambiciosa historia de la producción del espacio en Occidente”. (Unwin en Biringo, 2013, pág. 122)

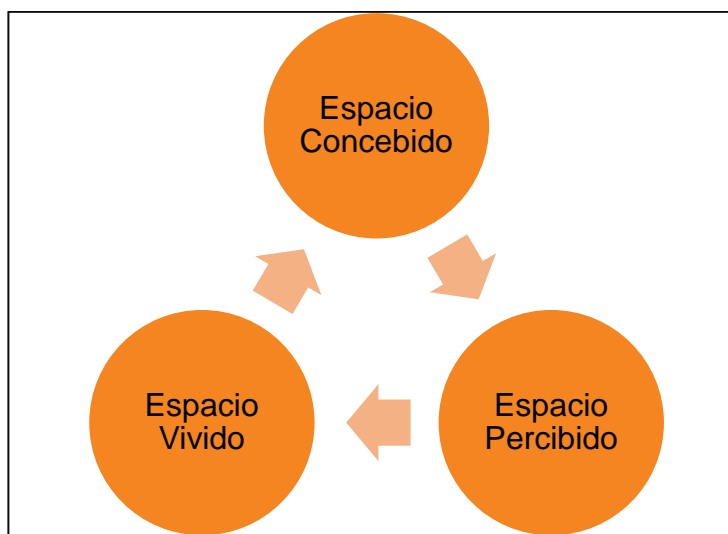
La interacción de estos tres espacios se da de manera recíproca, desglosando lo que cada uno es, tendría sentido pensar que el espacio concebido se relaciona con el espacio percibido, porque las prácticas de los actores están determinadas por las políticas públicas y por los señalamientos, al hacer uso del espacio se encuentran sometidos a acatar lo que se ha planteado en los discursos oficiales, a su vez, la relación es recíproca porque como bien se mencionó antes, las políticas permiten la satisfacción de necesidades y estas surgen con las actividades que se realizan, permitiendo el cambio de conducta en los usuarios para la solución de sus problemáticas.

Como segunda interacción se plantea el espacio vivido con el espacio percibido, esta relación se refiere a que las prácticas son siempre realizadas a partir de los ideales de los usuarios, sus pensamientos, actitudes, imaginarios y representaciones, las significaciones que tienen para ellos cierto espacio determinarán sus actividades en él. A su vez las actividades que en la cotidianidad se realizan en este espacio darán pauta a la construcción de sus representaciones, ya que sus experiencias forman sus pensamientos, dándole significados a los lugares a partir algo lo que se realizó ahí en determinado momento.

Pasando finalmente al vínculo que tienen el espacio concebido con el espacio vivido se produce con el uso de señalamientos o de policías públicas convertidas en normas, debido a que las políticas fueron establecidas y pensadas antes por los planeadores, mientras que a través de su uso se van normalizando, cabe mencionar que no es así en todos los casos, pero es la idea con que se planteó en un primer momento; por otra parte los señalamientos y esquemas van cobrando importancia

conforme van obteniendo significado en los actores. A la inversa lo que el espacio vivido deja al concebido es que sin los significados o sin las representaciones de los usuarios las políticas públicas no darían el resultado esperado. Entonces en un primer momento podemos decir que las políticas y mapas definen en cierta medida los imaginarios, pero a su vez los significados les dan importancia a los planteamientos oficializados.

El mapa a continuación permite observar cómo trabajan en conjunto los tres espacios para conformar el espacio híbrido.



*Elaboración propia

Para cerrar este capítulo es importante recapitular que la relación de los tres espacios se vuelve correlativa y permite en análisis profundo y completo de la conformación del espacio, retomando sus partes esenciales. Este planteamiento teórico marca la pauta para hacer la reflexión del Metro constituido como espacio híbrido que se situara a continuación.

CAPÍTULO 3- ¿CÓMO SE REALIZÓ EL ESTUDIO ESPACIAL DE LA LÍNEA 2 Y DE LA LÍNEA A DEL SISTEMA DE TRANSPORTE COLECTIVO - METRO DE LA CIUDAD DE MÉXICO?

Este tercer apartado está creado con la información pertinente que deja desarrollar en primera instancia la metodología empleada en la presente tesis, explicando los métodos que se usaron; primero se desarrollan las ideas esenciales para conocer de qué trata cada método y la importancia de realizarlo en este trabajo. Como segunda parte se redactan los recorridos hechos en la Línea 2 y la Línea A del Sistema de Transporte Colectivo-Metro, esto pretende dar cuenta al lector de las observaciones en estos recorridos, transportándolo a esa experiencia; finalmente, este capítulo se cierra con la teoría llevada a la práctica, fusionando las reflexiones de los teóricos con los resultados de la metodología, para poder discutir observaciones pertinentes que se van generando.

Para acercarnos a la realidad del Metro fue necesario emplear una metodología que permitiera la observación y recabación de información, a fin de resolver las cuestiones planteadas al inicio de esta investigación. Las herramientas usadas que dieron paso a tal acercamiento fueron la etnografía y el análisis prototípico y categorial. El uso de estos dos tipos de metodología convierte la investigación en tipo cualitativo, ya que por un lado tenemos datos cuantificables pero que nos da resultados categoriales como más adelante veremos y discutiremos y por el otro tenemos los datos que nos brindan los resultados recuperados en el recorrido de la etnografía.

Comenzando con la etnografía es necesario mencionar que es un tipo de estudio cualitativo realizado por el investigador, acercándose a su objeto de estudio, donde se vuelve un observador comúnmente participante que pasa cierto periodo en el campo, esto significa, vivir la experiencia como los demás, sentirlo, conocerlo, observarlo a través de los sentidos; conforme va viviendo la experiencia se va haciendo una interpretación. En la etnografía los investigadores *“pretenden describir*

y analizar ideas, creencias, significados, conocimientos y prácticas de grupos, culturas y comunidades... La etnografía implica la descripción e interpretación profundas de un grupo, sistema social o cultural". (Sampieri, 2010, pág. 501)

La observación comienza como algo general para después irse centrando en los aspectos de interés que aporten información útil o nueva al estudio, la observación permite dar a detalle la narración descriptiva de los usos, costumbres, prácticas, espacios y elementos que conformen el objetivo, gracias a la recolección de datos cualitativos, lo que otorga el testimonio verídico sobre la vida social de tal grupo. La participación dentro de la comunidad permite una profunda comprensión del actuar, ser y pensar de los sujetos.

La etnografía fue elegida para ser parte de la metodología de esta tesis debido a que recorrer la Línea 2 como la Línea A permitieron conocer y sentir el Metro tal como los usuarios, en los recorridos se visualizaron las instalaciones, se escucharon los discursos de los usuarios así como se debieron seguir las normas, de la misma manera se observaron las prácticas y se llegó a comprender el Metro a través de todos los elementos que le construyen; recabar esos datos dejan hacer una categorización de los mismos a partir del espacio al que pertenecen y de esta forma dar respuesta a las preguntas que dieron surgimiento a este tema.

La etnografía se realizó a partir de recorridos a través de cada línea que se determinó estudiar, se ingresó a las estaciones como una pasajera más y de aquí en adelante, mientras se pagaba el boleto, se visitaban sus estaciones y se viajaba en los vagones todo era observación y uso de los sentidos para reconocer los olores, realizar o ver las actividades, escuchar los sonidos, temas de conversación y todo lo que el Metro activa en tu audición. Se hicieron dos recorridos de inicio a fin de cada línea, esto en la mañana y en tarde en horas pico, hasta que las instalaciones se desocupaban de la conglomeración, de igual forma, mientras se llevaba a cabo la aplicación del cuestionario del que se hablará más adelante, se me permitió conocer el Metro también por las tardes, en horas de menor afluencia.

A continuación, se presentan dos apartados pertenecientes a la redacción del recorrido de cada línea, las siguientes redacciones permiten hacer una descripción de lo que se vivió en la experiencia de esta etnografía. La primera es el resultado de los recorridos de la Línea 2, mientras que la segunda muestra los resultados de la Línea A.

La cotidianeidad que construye al *espacio híbrido* en la Línea 2 del Sistema de Transporte Colectivo - Metro: Recorrido por sus instalaciones.

Al ir llegando a las estaciones de superficie de la Línea 2, distinguidas por seguir la ruta del viaducto Tlalpan, es distintivo un alambrado que nos permite la vista a las instalaciones desde fuera, podemos ver la llegada y salida de los trenes, o bien su transitar entre una y otra estación; las instalaciones, cubiertas por un techo de color gris, dejan ver a las personas usuarias del Metro, en espera de su arribo.

Cuando uno se acerca a las estaciones lo nota porque se va distinguiendo un puente con paredes de cristal y pintado de color gris, también vemos letreros que indican la estación y línea, están sobre una pared de este puente y en ellos se distingue el color azul, se encuentran visibles para los automóviles que pasan debajo del puente. Si uno desea cruzar la calzada subiendo por estas escaleras tendría que pagar un boleto, porque solo sirve de acceso al Metro y el paso se impide con los torniquetes; para cruzar totalmente, la calzada cuenta con puentes peatonales y subterráneos a una o dos cuerdas de la estación, aunque cabe aclarar que por ambos sentidos de la avenida está una escalera que da entrada exclusiva al Metro.

A unos Metros de la entrada del Metro hay puestos fijos de metal, estos venden comida y otros son tiendas, regularmente a la entrada de cada estación podemos encontrar a boleadores y, las construcciones vecinas aprovechan la afluencia de personas para tener locales diversos. La entrada del Metro sirve como un punto de reunión para las personas, pues en las afueras se les observa esperando, recargadas a la pared, a veces hay banquitas de concreto debajo del puente o

simplemente cimientos de cemento que sostienen parte del puente y estas las ocupan de banca para descansar o hacer más cómoda la espera.

Una vez que se está en la entrada se puede ver la fachada gris con las trabes de color anaranjado, las puertas que nos dan la entrada y salida son tres al frente, en algunos casos tienen un par de escalones para subir y a un costado se ubica una rampa para facilitar el acceso a sillas de ruedas. Una vez entrando lo primero que uno encuentra son los torniquetes, estos los vemos de frente, a un costado, antes de llegar están las taquillas. Hay una máquina donde se ingresa el boleto de acceso o bien una máquina digital que lee la tarjeta de usuario y descuenta el costo equivalente del boleto, estos torniquetes se ubican del lado izquierdo y del lado derecho; en ambos costados los torniquetes se dividen en dos, los de entrada y los de salida, así la entrada puede ser por el lado derecho o izquierdo, así mismo la salida; lo que indica que el torniquete es de salida o entrada, es un círculo verde, así indica que se puede usar el torniquete para ingresar, pero si lo que hay es una cruz roja indica que no es accesible más que para salida, una vez adentro se usa la misma dinámica, los torniquetes de círculo verde permite usarlos y salir, mientras la cruz roja indica que es entrada y por lo tanto de ese lado no se pueden usar. Adentro vemos a otras cuantas personas esperar, pero no en gran cantidad como afuera.

Pasando los torniquetes de lado derecho se encuentran las escaleras para cruzar la mitad de la calzada para llegar a la bajada donde pasan los trenes, se puede ver a través de las ventanas la calzada y el tráfico; ya sea que se entre de lado norte o lado sur, la llegada es al mismo pasillo donde están dos escaleras, estas baja en medio de un corredor adecuado para esperar el Metro, pocas estaciones cuentan con bancas para descansar, pero las que hay son muy frecuentemente usadas aunque no tan llenas como las de afuera; las personas esperan en medio volteadas a la dirección donde pasa el Metro, no hay mayor diferencia, puesto que un sentido y el otro se ubican uno frente al otro, basta moverse a un lado o al otro para entrar a un vagón del Metro.

En lo que refiere a las estaciones subterráneas las entradas son distintas, entre las mismas estaciones subterráneas tienen diferencias, sobre todo en la parte externa

que da a las avenidas. Algunas están bajo un edificio del Metro, tiene varias ventanas y alrededor de 5 pisos, son en color gris con franjas anaranjadas y el señalamiento del nombre está en la pared, arriba de la entrada, aquí se entra y están unas escaleras que conducen a los torniquetes, pasando esta un carril del Metro, dependiendo de la entrada que elijas sobre la avenida es el lado de la dirección en que ira el Metro. Una vez que entraste, puedes por el corredor buscar las escaleras y subir, cruzar el pasillo y bajar para estar del lado opuesto, aquí no es el mismo pasillo. En otras ocasiones es una construcción rectangular la que señala el Metro que por un lado deja pasar a su interior, otras es únicamente la escalera techada que baja a los torniquetes, pero en el interior es muy similar.

Al viajar en los vagones se nota drásticamente el cambio de las estaciones subterráneas a las de superficie ya que la luz incrementa o disminuye y la ventilación también. Una vez que ha acabado el tramo en superficie las personas dejan de mirar en la ventana el paisaje para mirar los reflejos o solo se dan la vuelta. En las estaciones se puede ver a vendedores ambulantes escondiendo la mercancía en bolsas negras, bolsas de mano o mochilas, haciéndose pasar por un usuario más, cuando las puertas se cierran y avanza el Metro ellos sacan los productos y dan su discurso de venta. En algunas ocasiones les compran en otras no. Las personas en su viaje suelen aprovechar el tiempo para conversar cuando van acompañadas, dormir, escuchar música, hacer uso de su celular o en menos frecuencia leer, otros miran a las personas de manera indirecta o de a ratos.

Cuando las personas esperan el Metro suelen rebasar la línea amarilla que indica que por seguridad es lo más cerca que se puede esperar el tren, eso se hace más frecuente entre más personas hay esperando. En horas pico por lo tanto por la conglomeración de personas a lo largo del corredor se ven a los usuarios muy orillados a los carriles, esto puede resultar peligroso. De igual manera hay estaciones donde existen señalamientos para permitir la salida de las personas que bajan, para después abordar, estos señalamientos suelen ser muy respetados, pues se forman dos filas, una a cada lado de la puerta para ingresar; sin embargo, debido a que algunas estaciones tienen demasiada afluencia, este método no permite

entrar a gran cantidad de personas en las hora pico, ya que las puertas se cierran apenas segundos después que han logrado bajar los que se disponían, esto provoca que los usuarios detengan las puertas, y entren demasiado a prisa.

Entre otras acciones que se pueden observar en la hora pico es que por el exceso de usuarios, solo en las estaciones de Tasqueña y de Cuatro Caminos se puede subir y obtener un asiento, ya que por ser estas terminales el Metro está vacío al llegar, pero conforme pasan las estaciones más son las personas que desean subir que las que desean bajar, esto hace que se vayan acumulando en el interior y que llegue el momento en que no entran más y los usuarios que están fuera, empujen y así logran entrar alrededor de tres personas en cada vagón, hay estaciones donde bajan más por ser los transbordos, también donde más suben, aparte de los ya mencionados transbordos, suben en las estaciones que se localizan en el centro de la ciudad, Zócalo es de las más concurridas; Siendo en Cuatro Caminos, donde más usuarios vemos en las horas pico. En las horas de pico de la mañana se ve a las personas descansando y a varias mujeres maquillándose, las instalaciones en este horario (7 horas a 9 horas) suelen ser ocupadas únicamente de paso, para llegar al su destino; por el tiempo pico de la tarde (18 horas a 20 horas) ya no se ve que todas las personas vayan de paso, hay algunas que ya están ahí por varios minutos.

Regularmente cuando no son horas pico, en las instalaciones hay más personas sin seguir su camino, haciendo uso de estas para diversas actividades como platicar, descansar o esperar alguna cita. En ese horario las estaciones más a los extremos de la línea suelen tener pocas personas, a varias de ellas puede vérselas recargadas de la pared, sentadas o esperando el Metro; pero las estaciones del centro de la ciudad, a pesar de en este horario tener menos afluencia tiene demasiados usuarios entrando y saliendo del Metro; en estas horas a los vagones se entra con un poco más facilidad ya sea en las estaciones céntricas o finales, pero suelen siempre traer muy pocos asientos disponibles. Regularmente en las estaciones del centro se ve a personas con grandes bolsas o costales, dando la impresión de que fueron de compras; debido a que ellos mismos saben el horario

donde mayor afluencia hay viajan más en horas que no son pico, pero también en horarios más llenos se ve a una que otra persona con voluminosas bolsas.

Un hecho importante es la división de vagones entre hombres y mujeres; esta separación es bastante notoria porque un señalamiento impide el paso a los hombres y justo en esta división hay un policía que se encarga de avisar a los hombres que intentan pasar que no está permitido, aunque son pocos los que quieren entrar, la mayoría lo sabe y usa solamente sus vagones; pero, aunque las mujeres también saben que hay vagones exclusivos para ellas, algunas deciden subir al de hombres. Ellos no dicen nada a comparación de cuando un hombre está en el de mujeres, porque ahí empiezan los comentarios sobre que se encuentra en el de mujeres. También es notorio ver de dos a tres policías a lo largo del corredor, auxiliando si se necesita o sino subido en una tarima para tener mejor visibilidad.

Por otra parte esta línea cuenta con varios servicios para personas con discapacidad, con la intención de hacer las instalaciones accesibles a estos usuarios, algunas estaciones tienen elevadores, escaleras eléctricas, ranura guía para personas invidentes, placa braille, además de los señalamientos comunes en toda la red, como línea de no rebasar a la orilla de los carriles, vagones exclusivos, indicaciones para ir a la dirección o transborde que desees, mapas de la red completa del Metro, mapas de barrio y el letrero más grande indica la dirección hacia la que va ese lado del corredor; en los vagones se observan todas las estaciones de esta línea. Entre otros letreros están las indicaciones para salida avisando de qué lado de la venida o bien porque calle llega; en las terminales encontramos letreros en las salidas para el paradero en el caso de Cuatro Caminos, o señalamientos hacia la terminal de autobuses de Taxqueña.

Esta línea cuenta con casos especiales, donde se pueden encontrar actividades culturales, o bien tiene espacios determinados para otros fines, ejemplo de esto son las estaciones: Zócalo, donde encontramos maquetas expuestas en vitrinas al centro de la estación, estas muestran el centro de la ciudad en épocas prehispánicas, en las paredes de esta misma estación hay vitrinas donde se exhiben fotos, dibujos y algunos otros tipos de arte, que cambian con frecuencia. En el Metro

Pino Suárez hay una llamativa pirámide, encontrada mientras se construía el Metro, las paredes y muros se adaptaron para pegar información y explicaciones sobre este hallazgo; entre las estaciones Zócalo y Pino Suárez hay un corredor que se transita a pie, conecta con ambas estaciones y se caminan alrededor de 15 minutos, aquí encontramos varios locales donde venden libros, a la mitad del pasillo hay una sala de conferencias, donde se hacen exposiciones y el público en general puede asistir con entrada gratuita.

Otra de las estaciones que tiene que ver con comercios es Allende, en sus entradas los comercios y puestos desmontables están casi dentro de la estación, por ser el centro de la ciudad la calle también tiene demasiados puestos, así que al entrar te da la impresión que entras a una pequeña plaza de las que abundan por el centro histórico, esto no permite reconocer que ahí se encuentra una entrada al Metro, sin embargo, los usuarios saben exactamente donde se encuentra y la usan frecuentemente, a no ser que la persona no la conozca, debe orientarse preguntando, ya que los señalamientos son pocos y los puestos logran invisibilizarlos. Finalmente, la estación más renovada y por lo tanto más vistosa es la estación Revolución, con sus paredes blancas y la luz clara, se hace muy iluminada y llamativa, se puede ver combinados los colores azul y blanco.

El tren de esta línea se caracteriza por tener los vagones unidos y con asientos metálicos, en fila pegado a las paredes del vagón, lo que lo hace muy visible y espacioso, además a un costado de las puertas hay tubos de forma estética para poderse sostener de varios lados, también en color plateado, que hace juego con los asientos. Cabe decir que siempre se puede encontrar a una persona de aseo en las estaciones terminales que se encargan de limpiar los vagones cuando no están en uso.

La cotidianeidad que construye al *espacio híbrido* en la Línea A del Sistema de Transporte Colectivo-Metro: Recorrido por sus instalaciones.

Metros antes de llegar a cualquier estación de la línea del Sistema de Transporte Colectivo - Metro, se pueden ver a los lejos las instalaciones, la estructura arquitectónica que forma su gran domo; se ven también los puentes peatonales que permiten por debajo el paso a los vagones de los trenes de color naranja, azul o estampados a colores por el gobierno de la Ciudad de México, así se permite observar el transcurrir cotidiano de su andar. Acercándonos a la entrada de cada una de las estaciones del Metro se puede ver que el espacio es distinto, pero que guarda una cierta homogeneidad con respecto a las demás estaciones del Metro. Las paredes externas de la estación están adornadas con azulejo de color azul rey donde se indica con un enorme letrero de color morado el nombre de la estación.

Algo que caracteriza las entradas a las estaciones del Metro son los puestos que se encuentran en las aceras, se ven puestos fijos de láminas, locales y puestos desmontables, varios de estos puestos venden comida, hay puestos de revistas que cuelgan los periódicos con las noticias del día al paso para hacerlo visible, las personas se detienen a mirar y leer antes de entrar al Metro; la manera como están ubicados estos puestos forman un pasillo por el que caminamos para llegar a las escaleras del Metro, por su parte los puestos ambulantes provocan que a la entrada de las estaciones de Metro no se pueda acceder libremente. Esto es un problema por ejemplo para personas mayores que ocupan este transporte y que requieren de otro tipo de facilidades para acceder al Metro.

Cuando uno entra a la Línea A del Metro de la Ciudad, sube por uno de los dos accesos que tienen las estaciones, a excepción de Santa Martha, La Paz y Pantitlán, que cuentan con un espacio más amplio debido a que son paraderos. Estos paraderos, tienen escaleras que permiten el acceso a las estaciones, llevan a uno de los dos pasillos que conducen a las taquillas o torniquetes que permiten el acceso a los andenes. Por lo regular las dos escaleras o pasillos de llegada se ubican uno en cada acera de la avenida.

En las escaleras, a la entrada, regularmente hay puestos instalados con algunas cajas de plástico y canastas de gran tamaño para que los usuarios puedan ver la variedad de dulces que venden, en otros casos usan las puertas que cierran las escaleras cuando no hay servicio, con las puertas replegadas cuelgan accesorios, regularmente audífonos, manos libres, entre otros; subiendo un poco más arriba, en el descanso de las escaleras hay otros vendedores con botanas u otro producto diferente a los de abajo, ellos con más espacio disponible usan telas para poner en el piso lo que venden o mesas improvisadas con cajas y alguna tabla. Hay veces que vamos a ver policías haciendo guardia en las escaleras para que no estén los puestos ambulantes, esto dentro del Metro porque a los puestos de la calle siempre les vamos a encontrar.

Una vez que caminamos a las escaleras que nos guían a la estación notamos que tienen como característica estar pintadas de color amarillo, después de recorrer todas las estaciones podemos concluir que solamente varía el color en unas escaleras en la estación Tepalcates, aquí se les observa de color gris, esto sucede por pertenecer esa parte a las instalaciones del Metro, así como a las instalaciones del Metrobús. Caminando por el exterior de las instalaciones del Metro se dejan distinguir las escaleras pertenecientes a la línea porque las vemos de un color distinto a los puentes comunes y además el pasillo de estas escaleras pareciera entrar por del gran domo. Una vez que subimos las escaleras uno se encuentra con un pasillo que nos conduce directamente a la otra subida para la estación, es decir a lado opuesto de la venida, por esta razón las escaleras de ascenso para la estación del Metro sirven también como puente, sin necesidad de pagar el boleto como sucede en algunas otras líneas.

Antes de pasar al área de acceso al Metro, donde ya podemos observar la taquilla, los torniquetes y las escaleras que dejan bajar a los vagones, uno tiene que pasar por un puesto ambulante más, éste varía dependiendo de la estación, puede ser de dulces y cigarrillos o bien de periódico, pero siempre son menos llamativos y más pequeños que los que se encuentran más retirados del acceso. Si uno avanza hasta llegar a la mitad del largo pasillo localizan los torniquetes de cobro, su uso y función

es tal como los de la Línea 2. Para separar la entrada de la salida en medio se encuentran las taquillas o bien la oficina del jefe de estación, con una estructura de semicírculo. Las taquillas tienen un barandal que distingue las dos ventanillas para comprar boletos o bien ingresar saldo a la tarjeta, por otra parte, las oficinas solo componen de la pieza con escritorio y silla de lo cual pocas veces hacen uso.

Una vez en el porche de la estación nos encontramos debajo del domo blanco que es sostenido por tubos de color rojo, a toda la instalación la rodea un barandal de color gris, este barandal es usado por las personas para la espera de sus citas, es por esto que se vuelve frecuente encontrar algunas personas sentadas descansando recargadas en la oficina vacía, otras más buscan o acomodan entre sus cosas usando repisa de esta misma como soporte, hay quien escucha música en sus audífonos, otras conversan, miran su reloj o se saludan una vez que se encuentran con el otro.

Otra acción muy acostumbrada que podemos percibir entre los usuarios en este sitio es mirar por el barandal, además de ser protección de las orillas, sirve de balcón, sobre de él se deja ver la calzada Zaragoza y su tránsito vehicular; esta actividad es algo que a las personas les agrada hacer mientras se encuentran en este sitio, ya que todas en algún momento curiosean para este lado, o bien es una manera de mostrar el desinterés a lo que pasa con los demás que se encuentran en el mismo lugar, volteando a la avenida y dando la espalda a los demás.

Una vez que uno cruza los torniquetes de entrada se localizan enseguida unas escaleras de color gris, ya diferentes a las que sirven de puente, estas bajan a donde ya se encuentran los vagones del Metro; estas mismas escaleras son usadas para subir y dirigirse a la salida de la estación cuando ya se ha descendido del tren. Las direcciones para Pantitlán o La Paz se encuentran ubicadas una frente a la otra, las divide únicamente el corredor donde los usuarios esperan la llegada del siguiente tren. En algunas estaciones hay banquetas de concreto que combinan con las paredes externas del Metro, con azulejo de cuadros pequeños en color azul rey; al caminar por los corredores con bancas se ven a algunas personas sentadas, platicando, descansando o esperando, ya sea el siguiente tren o bien a alguna

persona. Por los corredores de las estaciones sin bancas las personas también esperan y descansan, pero recargadas a la pared de las escaleras. La excepción se da en las horas pico ya que por la prisa las bancas están vacías y muy pocas personas son las que no están paradas a los costados esperando el Metro.

Al viajar en la Línea A del Metro en especial a horas pico ya sea por la mañana o por la tarde, siendo el mismo horario que la Línea 2 podemos encontrar un sin fin de actividades, actitudes e interacciones. Uno puede darse cuenta de que la hora pico se acerca porque en el Metro se comienzan a ver la llegada de más personas y conforme transcurre más el tiempo más personas llegan y más a prisa se les ve que caminan. Hasta una hora antes del comienzo del momento de máximo tránsito uno entra a los vagones y encuentra lugares disponibles para sentarse; en este momento uno también puede entrar a los vagones sin ser llevado por la multitud, si se desea esperar al siguiente Metro es suficiente con moverse unos pasos a lado para dejar el acceso para los que quieren entrar. Esto es algo que ya no ocurre entrada la hora pico, aquí lo ideal es entrar en el Metro que sigue a pesar de que el vagón se encuentre muy lleno, porque de no ser así la multitud obliga a entrar, aunque no se desee, a menos que el Metro este totalmente lleno, sin siquiera un pequeño espacio, o bien no se sea la persona que se encuentra frente a la puerta, lo cual no garantiza que nos libremos de los empujones.

En las mañanas observamos que la afluencia aumenta hacia el centro de la ciudad, siendo la dirección a Pantitlán la más usada en este horario, uno puede darse cuenta de que las personas regularmente van solas, observamos que algunas llevan mochilas, bolsos y van abrigadas; Mientras se viaja se pueden percibir aromas diversos, combinaciones de varios perfumes. Las personas se impacientan más entre más minutos, pasan por la espera y lo tarde que se les hace, cuando el Metro llega ha pasado tiempo suficiente para que los usuarios se conglomeren y se desvanezcan los conjuntos de personas que inicialmente se habían formado donde suponen que quedará la puerta del vagón, poco a poco con el paso del tiempo y más usuarios arriban a la estación, estos conjuntos se van uniendo hasta dejar una fila gruesa de personas.

Una vez que se percibe la llegada del Metro, podemos observar que éste frena y va cada vez más lento, en este momento contemplamos a las personas de nuevo haciendo los cúmulos donde calculan que estará la puerta para entrar rápidamente y alcanzar un lugar tan distinguido con el plástico en color azul rey nuevamente, esto solamente si se está en La Paz, en las demás líneas comprendemos que se suscita el mismo episodio, pero la diferencia es que los usuarios ya no buscan un asiento porque saben que ya pasará lleno, solamente les interesa poder entrar al Metro, esto se debe a que entre más cerca se está de Pantitlán más difícil se hace la entrada y la salida de los vagones.

Las actividades que se realizan durante el viaje, así como el uso exclusivo de vagones se vuelven las mismas que se observaron en la Línea 2, la línea amarilla tampoco se respeta por el fin de estar más cerca y ganar la entrada a los demás usuarios. Otra práctica que encontramos más habitual por las tardes es conversar, si bien por las mañanas hay quien va acompañado y durante su viaje charlan, como ya se dijo antes, en su mayoría van solos, sin embargo, de regreso van más personas acompañadas, esto permite más pláticas y con ello más voces que se pueden escuchar en los vagones; las pláticas que se escuchan en el recorrido varían, pueden ser de aspectos familiares, de trabajo, amor o bien cotidianidad.

Durante las horas pico que se dan en la tarde las actividades que se hacen son muy semejantes a las de la hora pico de en la mañana; cuando viajamos en este horario observamos algunos cambios como la dirección a la que se dirigen la mayoría de los usuarios, ahora se transportan en dirección a La Paz, eso se debe a que los transeúntes van de regreso de su destino inicial, los aromas que percibimos han cambiado de perfume a sudor y ahora Pantitlán se volvió la única estación donde se puede conseguir un asiento para el viaje.

Si uno desea bajar en una estación de las que se ubican a media línea la bajada se vuelve dificultosa, las personas que desean entrar son demasiadas que algunas veces por el poco tiempo que la puerta está abierta no permiten salir antes de entrar y prefieren ingresar, por lo que si uno no baja con fuerza corre el riesgo de quedarse en el vagón o bien ser arrastrado adentro por los que suben; por las mañanas la

diferencia es que son pocas las personas que bajan en otras estaciones que no sean Pantitlán, esto hace menos dificultosa la salida, porque únicamente bajamos algunos.

Se vuelve más común que las personas esperen o descansen en las bancas, vemos que otras simplemente se encuentran en las instalaciones sin entrar a los vagones puesto que, aunque igualmente se siente la prisa de los usuarios por llegar al destino y los empujones al entrar vuelven, ya no todos tienen la misma presión que por las mañanas, entre los pasajeros hay algunas personas comiendo una golosina, algunos otros esperan el Metro siguiente o bien hay quien se queda conversando.

La acumulación de usuarios en la estación Pantitlán se hace muy notoria, al arribar a esta estación en horas pico, observamos que el tránsito se vuelve lento, más adelante nos damos cuenta de que se debe a que hay policías que controlan el acceso, ayudados de unas rejas que abren para dar el paso a una cantidad de personas que llegan de los diferentes transbordos de Pantitlán hacia la Línea A, poco a poco van circulando los pasajeros. En estas ocasiones se llega a esperar desde 15 minutos para abordar un tren, en los días cuando se suscita una falla la espera es mayor y todo esto provoca la efervescencia de las personas, siempre en las horas pico podemos escuchar silbidos, gritos pidiendo el acceso y pláticas entre los mismos usuarios comentando la tardanza que se está pasando. Pasando las horas pico la estación Pantitlán tiene todavía mucha afluencia, pero uno ya no debe esperar a que abran las rejas, porque la marcha ya es continua y el protocolo de dosificación no es necesario.

Cuando usamos esta línea los fines de semana observamos que la hora pico es únicamente por la mañana, pero notamos que no es la misma cantidad de afluencia que los días entre semana, vemos a menos personas, entre las similitudes que podemos encontrar son las actividades de esperar, ir a prisa, la división de vagones, entre otras actividades de los usuarios, que comúnmente parecen usar el Metro también entre semana.

Si uno transita por la Línea A en horas que no son pico, la diferencia que se hace evidente es la cantidad de usuarios, la prisa que se percibe en estas horas es mucho menor, el ruido disminuye, aunque las actividades pueden ser las mismas, pero con un porcentaje notablemente menor. En este lapso observamos que los vendedores ambulantes pueden entrar y recorrer libremente el vagón, en algunas ocasiones alguna persona les compra; la dinámica entre ellos es que mientras uno sale y va al siguiente vagón entra otro, sucede a veces que se encuentran dos en el mismo vagón y uno ofrece primero su producto para después hacerlo el segundo, los productos que regularmente venden son dulces, audífonos, chicles, pomadas, pero ya no CD's. A los vendedores ambulantes al entrar al vagón no se les distingue de otra persona usuaria porque llevan su mercancía en una bolsa que no permite darse cuenta de que vende algo. Hay veces que llevan dos o más artículos para vender.

Finalmente, queda contar los datos que hacen diferentes a algunas estaciones de la conocida línea morada, el primero de ellos es en la estación Tepalcates, aquí nos encontramos con un elevador que está disponible para los usuarios con libre acceso, es decir, ancianos, personas en silla de ruedas, con problemas para caminar, incluso embarazadas, sin embargo, la subida es solo por la dirección sur de la calzada Zaragoza, de lado norte no se cuenta con elevador; esta estación cuenta con una ampliación del puente que dirige hacia el Metrobús, a la estación terminal de la Línea 2, de igual forma llamada Tepalcates. Esto permite que en nuestro paso sobre este pasillo encontremos todavía más puestos. Mientras recorremos la estación Pantitlán descubrimos dos elevadores más, de igual manera de libre acceso, el elevador indica que se puede acceder a su uso con la tarjeta de libre acceso, para personas vulnerables.

Otra situación sucede en la estación La Paz, ya que al arribar a la estación nos percatamos de un olor muy peculiar y desagradable, desde las instalaciones y saliendo de los vagones se percibe este olor entre basura, humedad y otra combinación de más olores, esto se debe a que al rededor se encuentra un rastro, gasolineras, empresas de químicos y los usuarios cuentan que el drenaje permanece en malas condiciones, por lo que esta estación puede ser de las más

reconocidas con el olfato. La estación La Paz tiene como segunda característica la concentración de personal de limpieza, llegando a la estación, descendemos a donde se ubican los vagones y vemos a personas con el uniforme anaranjado que deja distinguir al personal, una vez que el Metro está vacío ellos entran y con rapidez se aseguran de que esté limpio para su siguiente viaje.

Análisis prototípico y categorial de Pierre Vergès.

Hemos dedicado la primera parte de este capítulo para la explicación y desarrollo de la etnografía, más este apartado está designado al segundo método usado para la recolección de datos de esta investigación, para ello se utilizó el análisis prototípico y categorial de representaciones sociales, que consta de un cuestionario desarrollado por el profesor Pierre Vergès. Este cuestionario consiste en emplear la evocación de palabras en los sujetos a partir de una frase o palabra clave acerca del tema sobre el cual se está realizando el estudio, lo que podemos denominar “término inductor”, permitiendo que los resultados expuestos den a conocer las representaciones sociales de la muestra.

Este tipo de análisis además de conocer elementos que los sujetos relacionan al objeto de estudio, proporcionan una jerarquía de sus propias ideas, dando mayor importancia a unas que a otras. La técnica propuesta por Vergès indica las representaciones principales en un núcleo central a partir de la frecuencia y el orden de las evocaciones, de igual forma crea una periferia que sirve para defensa de los sujetos ante los cambios del contexto social. Si pensamos en que las representaciones tienen una organización interna que es determinada por jerarquías entre sus elementos y las relaciones que tienen estos, se permite hacer la división de palabras dentro de los dos sistemas, el núcleo central y la periferia.

En el núcleo central se denominan las representaciones significativas y su organización, es decir las más frecuentes e importantes, se desarrolla a partir de los valores y normas de los sujetos permitiendo su estabilidad, ya que es a partir de

estos componentes que son evocadas las palabras; además, les da sentido y significado a los otros elementos respondidos, muestra la vinculación entre los mismos y es estabilizador de las mismas representaciones. Una vez hecho el núcleo central podemos observar dos categorías, la primera marcada por los sistemas ideológicos y socioafectivos, encontrados en el centro, mientras que a la segunda pertenece la operacionalidad del objeto de la representación social, es decir a su funcionamiento. (Carrascal y Gaviria, 2010)

El segundo sistema, la periferia, se encuentra relacionado de manera importante con el contexto social e inmediato de la representación, este sistema denota la predisposición del sujeto hacia una conducta, anticipando que comportamiento usar y cual no sería adecuado en determinada situación y contexto; Como ya se mencionó también sirve como defensa del núcleo central si llegara a existir un cambio contextual; En una tercera función de la periferia *“permite la adaptación de la representación social; es decir, la personalización, la apropiación que hacen los sujetos de ella”* (Carrascal y Gaviria, 2010). Este sistema ayuda además a darle peso a la representación dentro de la sociedad estudiada debido a que son ellos los que le dan el significado particular.

Ahora que comprendemos los alcances y función del análisis prototípico y categorial de las representaciones sociales es necesario hacer mención de las razones que me llevaron a elegirlo parte de la metodología de esta investigación. La más importante de ellas es que al ver el Metro desde esta mirada permite dar cuenta de las representaciones sociales que los usuarios tienen de esta red de transporte, implicando que su realización fue en las líneas específicas del estudio. Se escribió anteriormente que el uso del cuestionario de Vergès permite conocer las ideas e importancias que los actores de dan al contexto, siendo esta forma ideal para aproximarse al espacio vivido, conociendo también sus frecuencias, representaciones fuertes y también las divergentes del resto de la muestra.

La implementación de esta metodología se llevó a cabo con el cuestionario impreso en papel, se entró a las estaciones de la Línea 2 y mientras se observaba una a una las paradas pude darme cuenta que hay varias personas en espera, si bien el Metro

se caracteriza por vivir de prisa y por permitir la movilidad a través de la transportación de personas hay usuarios que no sienten esa carrera contra el tiempo; fue así como decidí elegir a las personas para responder el cuestionario, dentro de las propias instalaciones de la línea y para poder dar variedad a las respuestas y no centrarme en un solo punto se seleccionó a una persona por estación siendo las de mayor afluencia o transbordos importantes donde se tomaron dos o más para completar la muestra.

Para lograr la aceptación del sujeto, fue necesario presentarse con la credencial de estudiante que brinda la universidad, así mismo por seguridad la vestimenta fue cómoda y sencilla, pantalón de mezclilla y con uso de una playera que presentara el logotipo de la Universidad Autónoma Metropolitana. Como primera interacción me acerque de manera amable, alegre y confiada a las personas, les decía mi nombre y que estaba realizando un trabajo de investigación sobre el Metro, explicaba que como parte de esta tesina estaba realizando un cuestionario, finalmente, se procedía a pedir como favor se me ayudara a responder algunas cuestiones muy breves. El hacer mención de ser estudiante y realizar un trabajo de tesina favorecía en algunos casos la respuesta positiva a responder; la constitución breve y diferente de este cuestionario también permitía que se contestara en su totalidad sin dejar muchas deserciones.

Como muestra se seleccionaron a 30 personas de la Línea 2 y a 30 personas de la Línea A, hombres y mujeres que usaran frecuentemente la línea que se estaba estudiando, sin importar la edad, únicamente con la facultad de responder las preguntas; realizando el procedimiento antes mencionado en la Línea A, pero por la cantidad de estaciones que la conforman se tomaron a tres sujetos por estación. El cuestionario se les preguntaba de manera directa y verbal, los sujetos no respondían escribiendo las respuestas, ya que esto permitía acortar el tiempo de relación entre las palabras y además en muchos casos ellos así lo preferían. Lo primero que se hacía era llenar los datos sociodemográficos, se preguntó la edad, género, último nivel de estudios, si trabajaba y en que, estado civil, si vivía solo o con su familia y de qué municipio o delegación provenía. Aquí algunas personas

desconfiaban un poco, pero al ver que los datos no iban más allá de lo general y no se les pedía algún dato tan personal o íntimo continuaban contestando. Esa información nos deja ver el censo que tiene nuestra muestra.

El cuestionario continuaba con pedirle al sujeto que me dijera 5 palabras que se les ocurrieran cuando yo les decía la palabra “Metro”, siendo esta palabra, nuestro término inductor. Una vez que nombraban las 5 palabras, era necesario pedirle que indicara si esa palabra era algo positivo o negativo para él, es decir con que connotación él nos las daba. Las 5 palabras que mencionaron dan cuenta de las representaciones sociales de cada individuo, que llevando al análisis todas juntas permite ver las representaciones sociales. Una vez que era respondida esta parte se proseguía a pedirle al entrevistado explicara a que se refería con cada concepto que se dio, esto ayuda a que en el análisis o bien en el trabajo de desarrollar los resultados no existan suposiciones y se pueda comprender bien la referencia que nos dio el interrogado.

Como parte final las 5 palabras mencionadas eran ordenadas según la importancia para el sujeto, esta parte permite visualizar la jerarquización que cada individuo dio a sus representaciones; con el análisis en conjunto del total de los cuestionarios se permite obtener el núcleo central y la periferia. El cuestionario completo como formato impreso para consulta se puede encontrar en los anexos de este trabajo (pág. 86).

Una vez que obtuvimos la muestra de las 30 personas de cada línea se llevó a cabo la captura de cada cuestionario en un archivo Excel de la paquetería de Microsoft Office. Para permitir al lector conocer y reflexionar los resultados se integran las imágenes en los anexos, dejando únicamente en el texto las esenciales para su análisis. Con el fin de un mejor entendimiento la captura y análisis se realizaron en dos archivos, realizándoles los mismos procedimientos, pero que de esta forma nos permitió obtener por separado los resultados de cada línea (Línea 2 y Línea A).

La captura se realizó iniciando con la primera palabra evocada de cada cuestionario, seguido de cada término se seleccionaba si fue positivo o negativo según la

respuesta que estaba escrita, de esta forma se capturó la primera parte del cuestionario. Tal como lo muestran las imágenes I y II en el anexo. Para la captura de la segunda parte, donde se indica la referencia explicada de cada palabra evocada se escribía según la letra a la que pertenecía y se transcribió textualmente la respuesta (Imágenes III y IV del anexo). A continuación, se capturaron las palabras ya jerarquizadas, dándole el número 5 a la más importante y el 1 a la menos, las imágenes que representan el hecho de esta parte del trabajo son las V y VI ubicadas de igual manera en el anexo. Finalmente se capturaron los datos sociodemográficos (Imágenes VII y VIII del anexo). Cabe mencionar que todos los cuestionarios fueron transcritos al archivo con total cuidado y fidelidad al original, volviendo la base de datos confiable.

Una vez que se tuvo la captura completa de los cuestionarios se procedió a la fusión de los términos, llamada técnicamente sinonimia, su realización se da a partir del contenido que los sujetos les dieron a las palabras, es decir con ayuda de la segunda parte del cuestionario, de esta forma se emparentaban los términos volviéndolo uno solo, y cambiando los que eran pertinentes según las referencias escritas, con el objetivo de determinar la frecuencia de una misma idea, aunque dicha de forma diferente. Como ejemplo tenemos el siguiente: La palabra originalmente evocada fue *personas*, pero el término más usado por los demás encuestados fue *gente*, y en ambos casos el sujeto hizo la observación de referirse a que hay muchas personas en el Metro, lo cual emparenta este término y lo define como *gente* para ambos; así mismo ocurrió con otros conceptos más diversos como: manoseos, empujones, peleas y acoso, que se tuvieron que englobar en un solo término para su mejor manejo, pero que su significado evoca las *agresiones* palabra por la que se hizo el cambio en la base de datos. Es preciso aclarar la importancia de ver las agresiones desde las respuestas por género o bien el tipo de agresión, por ser un fenómeno de impacto social, más para fines de este trabajo fue necesario englobarlo.

Los términos cambiados en los cuestionarios de la Línea 2 se ubican en la imagen de anexos IX mientras que los términos cambiados de la Línea A son los que se

muestran en la imagen X. Concluida la sinonimia se prosiguió a realizar el análisis. Para el estudio estadístico se utilizaron únicamente los datos de las palabras evocadas y de su jerarquización, es decir de la primera y última parte del cuestionario; se inició realizando estadística descriptiva, obteniendo la frecuencia de cada palabra, es decir la cantidad de veces que se repetía cada término dentro de las respuestas producidas. Con este paso se encontró que el total de palabras fueron de 149 en el estudio de la Línea 2, se tuvo únicamente un dato perdido en este caso. Para la Línea A se tuvieron completos los términos dando como resultado 150 palabras.

Para el siguiente proceso que se realizó se desecharon las palabras con frecuencia de 1, tomando para el análisis solo las de frecuencia de 2 o más. Las palabras olvidadas que solo una persona respondió en la Línea 2 fueron: boleto, casa, CDMX, dinero, inseguridad, libros, maltrato, música, naranja, policías, tiempo, urbano y cansado. Las palabras que no se tomaron en cuenta para la Línea A fueron las siguientes: amigos, asientos, conocer la ciudad, destino, seguro, limosina, anaranjada y medida. Estas palabras no se pudieron vincular a otros términos por no tener similitud a la hora de significar los términos, o bien no había una categoría donde entraran.

Para identificar los términos que se encuentran en el centro del núcleo se factorizo cada uno a partir de la frecuencia que determinaba su ubicación dentro de las palabras que dijo el encuestado, de igual forma se factorizo a partir de su jerarquización usando el ordenamiento que dieron los sujetos. Una vez realizado este cálculo el resultado fue la importancia que cada palabra tenía, una vez más cabe aclarar que de acuerdo con su ubicación dentro de la evocación o bien la jerarquía. La imagen siguiente muestra el ejemplo de la factorización:

costo	0	0	1	1	0	2	3.5
incomodidad	0	1	1	0	0	2	2.5
inseguro	0	0	1	0	1	2	4
limpio	0	0	1	0	1	2	4
ruido	0	1	0	1	0	2	3
tedioso	0	1	1	0	0	2	2.5
vendedores ambulant	0	1	1	0	0	2	2.5
sitios	0	1	0	2	0	3	3.333333
respeto	0	0	0	2	1	3	4.333333
seguridad	0	1	0	1	1	3	3.666667
tiempo	0	2	0	0	1	3	3
barato	0	0	1	1	2	4	4.25
boleto	1	2	0	1	0	4	2.25
ineficiente	1	2	0	0	1	4	2.5
oloroso	0	2	1	1	0	4	2.75
civismo	0	2	0	2	1	5	3.4
elogios	2	0	0	2	1	5	3
sucio	2	0	0	1	2	5	3.2
lleno	2	1	1	0	2	6	2.833333
falta de mantenimient	0	1	3	2	1	7	3.428571
lento	2	0	2	1	2	7	3.142857
caos	4	1	0	2	1	8	2.375
agresiones	0	1	5	2	0	8	3.125
transporte	4	1	0	1	2	8	2.5
rápido	2	2	3	4	1	12	3
instalaciones	5	1	3	2	4	15	2.933333
gente	5	5	4	0	2	16	2.3125

Factorización de las respuestas en la Línea A de acuerdo con su evocación *Elaboración propia.

A partir de la importancia se determinó la mediana y el promedio; el promedio dio pie a limitar la frecuencia a partir de la cual se tomaría en cuenta para el núcleo central y la periferia, la mediana por su parte dio el límite según la importancia que debería estar dentro o fuera del mismo núcleo. Siguiendo el ejemplo de la Línea A, la imagen siguiente muestra el desarrollo de la operación:

TERMINO	FRECUENCIA	IMPORTEANCIA							
costo	2	2.5	2.5	3	3.2	3.625	2.5	3.75	
incomodidad	2	4.5	2.5	3	3.2	3.625	2.5	3.75	
inseguro	2	1	4.5	3	3.2	3.625	2.5	3.75	
limpio	2	4.5	4.5	2.5	2.16667	3.625	2.5	3.75	
ruido	2	3.5	1	2.5	2.16667	3.375	2.5	3.75	
tedioso	2	4.5	1	2.5	2.16667	3.375	3.2	3.75	
vendedores ambulant	2	4.5	4.5	2.5	2.16667	3.375	3.2	3.75	
sitios	3	3	4.5	2.25	2.16667	3.375	3.2	3.75	
respeto	3	2.333333333	3.5	2.25	2.16667	3.375	3.2	3.75	
seguridad	3	1.333333333	3.5	2.25	2.71429	3.375	3.2		
tiempo	3	2	4.5	2.25	2.71429	3.375	3.2		
barato	4	3	4.5	4.25	2.71429	3.375	3.2		
boleto	4	2.5	4.5	4.25	2.71429	2.75	3.2		
ineficiente	4	2.25	4.5	4.25	2.71429	2.75	3.2		MEDIANA
oloroso	4	4.25	3	4.25	2.71429	2.75	3.2		3
civismo	5	3	3	3	2.71429	2.75	3.2		
elogios	5	2.8	3	3	2.14286	2.75	3.2		
sucio	5	3.2	2.333333333	3	2.14286	2.75	3.2		
lleno	6	2.166666667	2.333333333	3	2.14286	2.75	3.2		
falta de mantenimient	7	2.714285714	2.333333333	3	2.14286	2.75	3.2		
lento	7	2.142857143	1.333333333	2.8	2.14286	2.5	3.75		PROMEDIO
caos	8	3.625	1.333333333	2.8	2.14286	2.5	3.75		5.333333
agresiones	8	3.375	1.333333333	2.8	2.14286	2.5	3.75		
transporte	8	2.75	2	2.8	3.625	2.5	3.75		
rápido	12	2.5	2	2.8	3.625	2.5	3.75		
instalaciones	15	3.2	2	3.2	3.625	2.5	3.75		
gente	16	3.75	3	3.2	3.625	2.5	3.75		

La técnica usada es la que Pierre Vergès propone para obtener la identificación de los elementos del núcleo central, es decir de las representaciones; recapitulando, a partir de la frecuencia de las palabras y del orden de las evocaciones, se organizó un conjunto de categorías centrales y de categorías alejadas de las representaciones sociales a partir del término inductor.

Para obtener los resultados finales solo basto con ordenar las palabras dentro del cuadrante correspondiente, para la Línea 2 las palabras que debían ubicarse en la parte superior tenían como condición tener una frecuencia mayor o igual a 6 y mientras que para pertenecer a la parte derecha su importancia no debía rebasar el 3. Como veremos a continuación en la siguiente imagen el núcleo central (recuadro verde) tiene condicionada una frecuencia de mayor a 6 y una importancia menor a 3. El resto se ubicaría en la periferia según correspondiera.

		RANGO DE IMPORTANCIA					
		Menor < 3			Mayor ≥ 3		
F R E C U E N C I A	Alto ≥ 6.227272727 mayor	mal servicio	7	2.85714286	instalaciones	7	3.85714286
		estrés	6	2.83333333	calor	9	3.11111111
		gente	22	2.61904762	lleno	8	3.375
		rápido	12	2.58333333	agresiones	8	3.125
		transporte	8	2.25	lento	18	3
	Bajo < 6.227272727 menor	servicio público	2	2.5	ruido	2	4
		barato	5	2.4	vendedores	3	3.66666667
					destino	3	3.33333333
					caos	2	3.5
					caro	2	3.5
				servicio	2	3.5	
				poco mantenimiento	4	3.25	
				transbordos	3	3	
			seguridad	2	3		
			mal olor	2	3		

Jerarquía estructural: prototipo de la representación social de la Línea 2. *Elaboración propia.

En el esquema se puede comprender que los términos *mal servicio*, *estrés*, *gente*, *rápido* y *transporte* encontrados en el núcleo constituyen la centralidad de la representación social, comprendamos que son las principales evocaciones de los usuarios de la Línea 2, es decir el significado que para ellos tiene el Sistema de Transporte Colectivo. Por otra parte, al recuadro derecho superior e izquierdo inferior los llamaremos “periférico 1”, su importancia va en que tienen como trabajo contextualizar al núcleo central, relacionándose de manera estrecha con él, siendo

o muy frecuentes o muy importantes, las palabras que nos ayudan a darle sentido a las primeras representaciones son: *servicio público, barato, calor, instalaciones, lleno, agresiones y lento*. Observamos que parece haber una redundancia con la palabra *rápido* en el núcleo y la palabra *lento* en el periférico 1, sin embargo, *rápido*, a partir de los significados que dieron los sujetos hace alusión a que el Metro es un transporte rápido en comparación a otros, pero *lento* se plantó en cuestiones de la tardanza del Metro a llegar a las estaciones o bien las paradas prolongadas que hace. Lo que permite pensar que es una buena alternativa como medio de transporte, más sigue siendo ineficaz. Como último elemento tenemos el periférico 2, representado por el cuadro derecho inferior, sus expresiones son significantes a las del núcleo enriqueciendo estas referencias, las palabras que podemos ver ahí son: *ruido vendedores destino caos caro servicio poco mantenimiento seguridad transbordos y mal olor*.

Una vez explicada la lectura del esquema, podemos concluir a partir de los resultados que lo usuarios de la Línea 2 consideran que esta línea brinda un mal servicio, les provoca estrés considerando que en sus instalaciones hay demasiadas personas que generan un ambiente calorífico, donde fácilmente se puede ser agredido, siendo ruidoso, con mal olor y provocando disturbios; como se mencionó la usan por ser mejor alternativa de transporte aunque eso no implique que es de buena calidad ya que le dan poco mantenimiento, así mismo al pensar en el Metro se evoca que es un medio de transporte público, más barato que caro y un medio de trabajo para los vendedores ambulantes, es importante aclarar que a ellos se les pensó como un elemento negativo del Metro, considerando solo una persona de 3 que eran positivos.

Como antes se refirió el procedimiento que se realizó fue el mismo para cada línea, en el caso de la Línea A una vez realizado el análisis se obtuvieron las medidas para el ordenamiento de las palabras dentro del núcleo central o bien los periféricos, la frecuencia que limitaba los cuadrantes fue de 5, mientras que la importancia se determinó como 3. Ordenados los términos el esquema representativo es el que a continuación se expone:

		RANGO DE IMPORTANCIA					
		Menor < 3			Mayor ≥ 3		
F R E C U E N C I A	Alto ≥ 5.333333333 mayor	elogios	5	2.8	gente	16	3.75
		transporte	8	2.75	caos	8	3.625
		falta de mantenim	7	2.71429	agresiones	8	3.375
		rápido	12	2.5	instalaciones	15	3.2
		lleno	6	2.16667	sucio	5	3.2
		lento	7	2.14286	civismo	5	3
	Bajo < 5.333333333 menor	boleto	4	2.5	incomodidad	2	4.5
		costo	2	2.5	limpio	2	4.5
		ineficiente	4	2.25	tedioso	2	4.5
		respeto	3	2.33333	vendedores ar	2	4.5
		tiempo	3	2	oloroso	4	4.25
		seguridad	3	1.33333	ruido	2	3.5
		inseguro	2	1	barato	4	3
					sitios	3	3

Jerarquía estructural: prototipo de la representación social de la Línea A. *Elaboración propia.

Realizando la lectura de la tabla, encontramos en el núcleo central: *elogios, transporte, falta de mantenimiento, rápido, lleno y lento*; en su periférico 1 existen las palabras: *boleto, costo, ineficiente, respeto, tiempo, seguridad, inseguro, gente, caos, agresiones, instalaciones, sucio y civismo*, por último, en el periférico 2 tenemos: *incomodidad, limpio, tedioso, vendedores ambulantes, oloroso, ruido, barato y sitios*.

El análisis nos permite discurrir que para los usuarios de la Línea A del Metro de la Ciudad de México es un transporte elogiado, en cuanto al lugar, la calidad, limpieza y comodidad, pero se tiene una controversia porque según los mismo usuarios le falta mantenimiento y se encuentra casi siempre muy lleno, de igual manera como como sucedió en la Línea 2, se piensa que es rápido para llegar a su destino, pero no como ellos quisieran, ya que tiene retardos muy frecuentes, pero aun así lo convierten en una buena opción de movilidad reduciendo el tiempo de traslado y siendo bajo el costo. Como apoyo a estas ideas, los sujetos creen que hace falta civismo para cuidar sus instalaciones, lo cual a su vez permitiría reducir el caos y las agresiones que se viven continuamente. Otra idea rescatable es que a comparación de otros medios de transporte público es más seguro, pero aun así no faltan los robos. En esta línea también apareció como resultado el mal olor, el ruido

ocasionado por los mismos usuarios. Lo que respecta a los vendedores ambulantes, los sujetos respondieron que era un trabajo digno y vendían cosas buenas y a buen precio.

Comparando un poco los resultados de las dos líneas se descubre que para los actores de la Línea 2 es un espacio simplemente con carencias, mientras que para los de la Línea A es de entrada un espacio agradable que con un poco de mantenimiento y civismo podría ser mejor, también se difiere en la cantidad de palabras siendo el esquema de la Línea A la que contiene más términos, es hacer mención de los significados diferentes que tiene los usuarios de ver a los vendedores ambulantes. Como similitudes observamos que en ambas líneas existen agresiones, multitud que provoca estrés y malos olores con los que se debe lidiar en el trayecto, así mismo en ambos espacios reconocen que es la mejor elección para trasladarse y que es necesario emplear mejor mantenimiento a las instalaciones.

Reflexionando los resultados como la formación del *espacio híbrido*.

A lo largo de estas páginas se ha desarrollado la teoría del espacio híbrido y se explicó la metodología usada para la recolección de datos, una vez obtenidos los resultados a través de dos procesos diferentes, la etnografía y el análisis prototípico categorial, es momento de trabajar la teoría y los resultados como un conjunto, observar el Metro como espacio híbrido y comprender como se construye el espacio concebido, el percibido y el practicado a partir de los elementos encontrados en nuestros dos métodos de investigación. Este apartado pretende dar respuesta a las cuestiones que marcaron los objetivos del estudio, así como también comprender el trabajo en reciprocidad que hacen los 3 elementos para constituir el Metro como espacio. Por último, a lo largo de este apartado se incluyen las reflexiones de las necesidades y aciertos que se encontraron en estas dos líneas.

El Metro de la Ciudad de México puede estudiarse como espacio híbrido ya que en él se encuentran cada uno de los elementos mencionados por los teóricos, el Metro contiene políticas públicas, creadas únicamente para su uso dentro de sus instalaciones, además de lo oficializado por las autoridades; podemos ver a los actores realizando prácticas constantemente y con ellos se incluyen las representaciones y significados ya que no pueden dejarse de lado. Esto da cuenta del vínculo que existe entre la teoría y los resultados metodológicos, mas es necesario desglosar cada elemento para hacerlo más comprensible y permitir vislumbrar las respuestas a los planteamientos.

Como primera manifestación tenemos al espacio concebido, nos encontramos con él desde que se entramos, haciendo uso de las instalaciones tal como los planeadores las pensaron, el hecho de comprar un boleto y seguir los pasos de acceso nos está obligando a seguir las formas de la obra construida, más todo el Metro está lleno de señalamientos, como se redactó en la descripción etnográfica, existe una línea amarilla que no debe rebasarse por seguridad, existe un señalamiento divisorio de vagones entre hombres y mujeres, en cada estación hay al menos dos mapas de la red del Metro, se ubican señalamientos que indican las opciones de transbordes, salidas, y direcciones, así como un mapa del barrio donde se ubica la estación del Metro. En la Línea 2 todo se puede entender a partir de señalamientos, la planificación de sus letreros e imágenes a cargo del despacho del Arquitecto Pedro Ramírez Vásquez hace accesible el uso a personas extranjeras o bien con falta de habilidad para leer, se determinó todo de manera clara en sus inicios, en especial en las estaciones que pasan por el centro de la ciudad, para su tiempo fue moderno, distintivo y elegante¹⁰, con el paso del tiempo se han cambiado los usuarios y se han hecho rediseños, pero su esencia persiste.

El espacio concebido va más allá de estas características físicas, engloba también las políticas públicas que al final del primer capítulo se mencionaron, la división de vagones es la más evidente e importante para las autoridades ya que es la que más

¹⁰ Entrevista con el Doctor Navarro, Coordinador del Observatorio de Transporte y Movilidad Metropolitana el 9 enero de 2019)

se ha trabajado y atención ha tenido, además está el acceso libre a los ancianos y personas con alguna discapacidad, política muy respetada por los policías en los torniquetes, las escaleras eléctricas por otra parte son de los elementos más usados, siguiendo la ranura para personas invidentes y dejando al final las placas braille y los elevadores. La vigilancia de policías para evitar vendedores ambulantes o infracciones al reglamento es otra característica que pertenece al espacio concebido.

Respondiendo a la pregunta específica: ¿Qué políticas públicas regulan la Línea 2 y la Línea A del Metro de la Ciudad de México? Se concluye que los reglamentos son los mismos para toda la red del Transporte Colectivo Metro (expuestas en los párrafos anteriores y desarrolladas al final del capítulo 1), es preciso comentar que a partir de la observación etnográfica se encontró que si bien muchos señalamientos son respetado no todos, el principal y más importante ejemplo de esto es la línea amarilla, porque la acumulación de personas mezclado a la prisa de los usuarios en hora pico, especialmente, imposibilita su correcto uso. Otro aspecto importante que requiere atención para su mayor uso y eficacia son los elevadores y placas braille porque, aunque son de ayuda para los usuarios, la ausencia de este mismo grupo de personas nos deja pensar que existen razones que no les permiten integrarse como los demás usuarios, ya sean internas al Metro o externas a él, se vuelve un punto de atención impórtate. Para terminar de hablar de la construcción del espacio concebido se aclara que se da a partir de la unión de cada uno de los elementos anteriormente mencionados.

Como siguiente cuestión se expone el espacio percibido. La construcción de este espacio en el Metro se observa a partir de las prácticas llevadas a cabo por los usuarios, entre las más comunes en ambas líneas es el viaje a través de los vagones para trasladarse de un punto a otro, o el uso de cierto lugar dentro del Metro como punto de reunión, o bien lo que se acostumbra a hacer durante el recorrido de cada usuario, como lo mencionábamos el maquillarse, dormir, leer, o hacer uso del celular. A partir de la diferencia de arquitectura como el caso de la Línea A sus prácticas de espera y reunión entre los sujetos se pueden llevar a cabo en los

barandales o bien en las bancas de estaciones, mientras que los de la Línea 2 acostumbran a hacerlo en las afueras de las instalaciones, otra actividad importante que mencionar es el respeto a los señalamientos, principalmente me refiero a la división de vagones ya que es muy general el seguimiento de esa política pública por parte de los hombres a este espacio, pero también son muy comunes los comentarios referente a que las mujeres no respetan esta demanda, viajando también en los vagones de uso no exclusivo.

A la pregunta: ¿Cuáles son las prácticas cotidianas de los usuarios que construyen la Línea 2 y la Línea A del Metro de la Ciudad de México? La respuesta sería las ya mencionadas en el párrafo pasado, sin embargo, con la lectura de la descripción etnográfica pueden encontrarse otras más; pasando a las actividades encontradas en el análisis categorial, reflexionamos que existen prácticas nocivas que también construyen al Metro como espacio percibido, según la experiencia contada de los mismos usuarios son las agresiones, así como el vandalismo, y la inseguridad, esto nos permite concluir que son temas focales para estudios e intervenciones, ya que una cultura de civismo y respeto permitiría una mejor convivencia durante el uso del Metro. No hay que dejar fuera que los actores son distintos debido a cuestiones sociourbanas ajenas al análisis de este estudio pero que no por eso les resta importancia, el claro ejemplo se observa en los primeros 20 años de uso del transporte donde la sociedad sentía orgullo del metro por eso es que se veían casos de vandalismo o daños a las instalaciones durante este periodo¹¹, este caso es algo que ha evolucionado junto con los usuarios y ha sido determinado por la conexión de este espacio con otros afueras de él y lo que en ellos sucede.

Para presentar el espacio vivido dentro de este sistema se debe responder a la siguiente interrogante: ¿Cómo es la subjetividad de la Línea 2 y la Línea A del Metro de la Ciudad de México? Las respuestas son principalmente los resultados

¹¹ Entrevista con el Doctor Navarro, Coordinador del Observatorio de Transporte y Movilidad Metropolitana el 9 enero de 2019)

obtenidos del análisis categorial, ya que son las creencias y sentires de los usuarios, las representaciones sociales de ambas líneas dejan ver la exigencia por parte de los actores al mejor mantenimiento, para hacer de este medio de transporte todavía una mejor alternativa vial; otro punto importante a retomar es el estrés que el uso del Metro causa a los sujetos a causa de la multitud que a diario y en casi todo momento se percibe. Un resultado causa de reflexión de la etnografía es que la necesidad obligada de viajar en un vagón lleno, donde el espacio personal se invade hace sentir a los usuarios una interacción forzada, dando pie a que como defensa los mismos actores volteen a otro lado, tratando de ignorar y no tomar en cuenta a las demás personas en el trayecto, sin embargo esto permite el funcionar del espacio, ya que cuando este habito no se permite surgen conflictos y agresiones tal como lo exponían los encuestados en sus respuestas. Simmel da cuenta de esta idea de la siguiente manera:

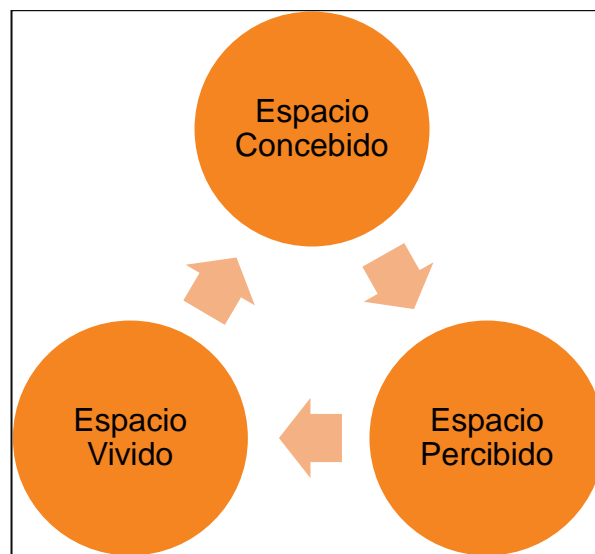
“De la gran ciudad nos protege la antipatía, el estadío latente y previo del antagonismo práctico. La antipatía provoca las distancias y desviaciones sin las que no podría ser llevado a cabo este tipo de vida: su medida y sus mezclas; el ritmo de su surgir y desaparecer; las formas en las que es satisfecha. Todo esto forma, junto con los motivos unificadores en sentido estricto, el todo inseparable de la configuración vital urbana: lo que en ésta aparece inmediatamente como disociación es en realidad, de este modo, sólo una de sus más elementales formas de socialización” (Simmel en Kuri, 2013, pág. 77)

Como última observación al espacio vivido es imprescindible mencionar que las representaciones de los usuarios no las podemos considerar como correctas o incorrectas, ya que indican el sentir y pensar de los actores en el espacio, por lo que sería absurdo indicar si les falta algo o bien son convenientes o no; lo único que puedo concluir es que indican sus propias necesidades y como expuse deben ser una exigencia por tomar en cuenta.

Se han asociado los resultados al espacio concebido, al espacio percibido y al espacio vivido, pero para finalizar queda hablar de la relación que tienen estos tres

espacios entre sí a partir de sus elementos encontrados en la Línea 2 y la Línea A del Metro de la Ciudad de México. Teóricamente esta triada tiene una vinculación directa, más es necesario hacernos la siguiente pregunta para definir si en la realidad de este estudio esto se lleva a cabo: ¿Cómo las políticas públicas, la práctica cotidiana de los usuarios y la subjetividad construyen como espacio la Línea 2 y la Línea A del Metro de la Ciudad de México?

El Metro es un espacio híbrido donde los usuarios siguen políticas públicas donde los señalamientos son respetados y las instalaciones usadas de acuerdo con la planeación, en él se han interiorizado normas que a causa de la habituación permiten darle sentido a las prácticas, por su parte las actividades se ven determinadas también por las convicciones de los actores; el trabajo coordinado de estos componentes sugiere es la consecuencia de las necesidades y fallas encontradas en el Metro, por lo que sus soluciones están también en el trabajo conjunto de estos mismos. Recordemos el esquema que representa este proceso, para poder comprender las siguientes cuestiones:



*Elaboración propia

Tenemos entonces que los actores tienen hasta cierto punto regulación de sus actividades, la que ha cumplido más su objetivo como lo mencioné, es el uso exclusivo de vagones, únicamente para los hombres, esto no indica que el acoso haya disminuido, cabe aclarar que esto es un problema más social que espacial; lo

que si puede ser un problema espacial es que no se haga uso frecuente de los apoyos a personas discapacitadas, falta actividad de los usuarios a estas instalaciones, lo que indica que debe volverse más significativa para este grupo, para poder permitir una apropiación de este espacio. Se pueden también relacionar las representaciones como el vandalismo, las agresiones o la inseguridad con las actividades de los usuarios ya que son ellos mismos los que crean este entorno, pero esto da cuenta de falta de regulaciones para un mejor ambiente.

Para la situación de permitir salir para después entrar a los vagones también han estado presentes los tres espacios, las autoridades han puesto en marcha políticas públicas para cumplir con este proceso y facilitar el orden, sin embargo en la práctica no ha funcionado y se sigue habiendo conflicto para entrar o para salir, sobre todo en horas pico, esta regla se ha hecho tan conocida y significativa que fuera del metro se le oye mencionar en situaciones cotidianas, tal como lo explica el Doctor Navarro en comunicación personal el 9 de enero del 2019, al entrar o salir de los elevadores es un buen ejemplo.

Como último resultado que relaciona a la triada tenemos la interacción forzada, esta es una practica que lleva consigo representaciones no solo del Metro como espacio, sino también de los demás usuarios y de las maneras de socialización, sin embargo, al ser una defensa del espacio personal, no es necesaria la intervención de las autoridades, pero si da prueba de las actividades y forma de vida dentro del Metro. Es de este modo se realiza la construcción del Metro, donde se relacionan al mismo tiempo y recíprocamente sus elementos, sus formas, sus pensamientos y donde se lleva a cabo la vinculación de los sujetos con el espacio.

REFLEXIONES FINALES.

Como cierre de esta investigación, quiero hacer la propuesta de un trabajo armonioso y en conjunto de los tres espacios, el espacio concebido, el espacio percibido y el espacio vivido, eso con el fin de equilibrar las políticas públicas a las actividades cotidianas dentro de las instalaciones del Metro, tomando en cuenta la realidad cambiante de los usuarios para que a su vez estas políticas trabajen en los transeúntes para permitir una mejora en la convivencia, y en la eficacia del Metro. Por su parte el espacio vivido y sus representaciones sociales, podrán dar pie a un civismo que se lograra a través de la educación, promoviendo proyectos que con los tres elementos del espacio híbrido darán un resultado más adecuado a las necesidades.

Esta propuesta no indica que no se dé la interacción de la triada del espacio híbrido, porque se encuentran presentes y reproduciéndose continuamente, la reflexión que propongo es solo la modificación de algunos criterios, para permitir el cambio de los factores resultantes negativos. De este modo una vez que las autoridades correspondientes tomen en cuenta a los usuarios que son los que viven el Metro y que a su vez sean los usuarios los que promueven el propio cambio social, el significado actual de lo que es ese Sistema de Transporte Colectivo puede cambiar para dar paso a un significado de respeto, de eficacia, de cuidado a las instalaciones y de inclusión para todas las personas que formamos la sociedad mexicana, así como al turismo.

La propuesta final es para considerar la participación ciudadana que puede aportar propuestas a los expertos en los temas que se descubrieron como problemáticas por resolver en este estudio para que a partir de su intervención los planeadores puedan conocer que es lo que podría tener un mejor impacto y una mejor recepción en los usuarios, cambiando las prácticas nocivas a partir de políticas y así mismo una nueva reconstrucción del Metro como espacio dará una visión diferente a los usuarios. Aquí radica la importancia de continuar este estudio profundizando en los

puntos que se analizaron, como ya se mencionó antes, este es un estudio nuevo y los resultados permiten el análisis y observación de diversos fenómenos de interés para la psicología social como para otras disciplinas, la ampliación de resultados y atención de expertos en el tema puede ayudar a un bienestar social, a un proyecto de desarrollo o bien de cambio sobre las cuestiones no benéficas y negativas que se encuentran inmersas en el Metro.

Para cerrar hay que mencionar que continuar con esta investigación y obteniendo datos más precisos de cada problemática ayudaría al análisis y mejor planeación de resolución de problemas, para que entonces se pueda llegar a la participación ciudadana y con esto a la toma de decisiones en conjunto, como se hizo mención antes, con las autoridades y sujetos actores que viven la experiencia del Metro como espacio móvil, como espacio público, social y como espacio híbrido.

BIBLIOGRAFÍA.

- Arancibia Peña, Vicente. (2016). El concepto de espacio en Descartes. Una revisión sintética en vistas de desbanalizar el uso del concepto espacio. Chile: Instituto de Filosofía PUC.
- Baños Lemoine, Carlos Arturo. (2014). Un gusano Anaranjado crece con la ciudad. En El Metro es de todos (23 - 46). Ciudad de México: La Jornada.
- Baringo Ezquerro, David. (2013). La tesis de la producción del espacio en Henri Lefebvre y sus críticos: un enfoque a tomar en consideración. Quid, 3, 119-135.
- Cabrera, Isabel. (s/f). Espacio Kantiano: Interpretaciones recientes. México: UNAM.
- González, Ovidio & Navarro Benítez, Bernardo. (1989). Metro, Metrópoli, México. México: Universidad Autónoma Metropolitana, Universidad Nacional Autónoma de México e Instituto de Investigaciones Económicas.
- Kuri Pineda, Edith Elvira. (enero - abril de 2013). Representaciones y significados en la relación espacio-sociedad: una reflexión teórica. Sociológica, 78, 69 - 98.
- Lefebvre, Henri. (2013). La producción del espacio. España: Capitán Swing.
- López Levi, Liliana & Ramírez Velásquez, Blanca Rebeca. (2015). pensar el espacio: región, paisaje, territorio y lugar en las ciencias sociales. México: UNAM.
- M. Abril. (15 de 06 de 2016). Sí, en México ya se puede multar a los hombres que usan los vagones del Metro para mujeres. El país.
- Navarro Benítez, Bernardo. (octubre - diciembre, 1984). El Metro de la Ciudad de México. Revista Mexicana de Sociología, 46, No. 4, 85-102.
- Navarro Carrascal, Oscar & Gaviria Londoño, Marta. (2010). Representaciones sociales del habitante de la calle. Universitas Psychologica, 9 (2), 345-355.

- Ramírez Kuri, Georgette. (enero - junio 2017). Contribuciones del análisis espacial al concepto de subimperialismo. Estudios Latinoamericanos, nueva época, 39, 13 - 34.
- Salazar, Almícar Compilación de contenido y edición. (2014). El Metro es de todos. Ciudad de México: Imprenta de medios, SA de CV (La jornada).
- Simmel, Georg. (1986). El espacio y la sociedad. En Sociología 2. Estudios sobre las formas de socialización (643 - 740). Madrid: Alianza.
- Agencia de Gestión Urbana de la Ciudad de México. (2016). Entrega gobierno de la Ciudad de México silbatos contra la violencia hacia las mujeres. Noviembre 2016, de Agencia de Gestión Urbana de la Ciudad de México Sitio web: <http://www.agu.cdmx.gob.mx/entrega-gobierno-de-la-ciudad-de-mexico-silbatos-contra-la-violencia-hacia-las-mujeres/nggallery/page/2>
- Arenas, Gabriel. (2012). Autobuses urbanos con historia. junio 2017, de Esquina Bajan Sitio web: <http://esquina-bajan.blogspot.mx/2012/01/iii-la-cumbre-de-la-epoca-permisionaria.html>
- Ciudad de México. (2018). Evita programa “Salvemos vidas” que 132 personas se arrojaran al paso del Metro. Septiembre 2018, de CDMX Sitio web: <https://www.cdmx.gob.mx/comunicacion/nota/evita-programa-salvemos-vidas-que-132-personas-se-arrojaran-al-paso-del-metro>
- Díaz, Catalina. (2013). tarifa de viaje en el Metro, entre viejos y nuevos pesos. Octubre, 2017, de Milenio Sitio web: http://www.milenio.com/tendencias/Metro-tarifa-boleto-pesos-transporte_0_203380163.html
- Gaceta Oficial del Distrito Federal. (2003). reglamento de transporte del distrito federal. julio 2016, de STC Sitio web: <http://www.metro.cdmx.gob.mx/servicios/regtransporte.html>
- Guzmán, Juan. (s/f). La crónica citadina de Juan Guzmán: En donde no cabe un alfiler bien caben dos ruleteros. junio, 2017, de Foto Ci México Sitio web:

<http://centrodelaimagen.cultura.gob.mx/fotomexico/exposiciones/colecciones-nacionales/juan-guzman.html>

- Instituto de las Mujeres (INMUJERES). (2016). Estrategia 30-100 contra la violencia hacia las Mujeres en el Transporte y Espacios Públicos. Noviembre 2016, de Instituto de las Mujeres Sitio web: <http://data.inmujeres.cdmx.gob.mx/estrategia-30-100-contraviolencia-hacia-las-mujeres/>

- Instituto Nacional de Estadística y Geografía. (s/f a). Séptimo Censo General de Población 1950. Junio 2017, de INEGI Sitio web: <http://www.beta.inegi.org.mx/proyectos/ccpv/1950/default.html>

- Instituto Nacional de Estadística y Geografía. (s/f b). IX Censo General de Población 1970. Junio 2017, de INEGI Sitio web: <http://www.beta.inegi.org.mx/proyectos/ccpv/1970/default.html>

- Romero Ruíz, Raúl. (s/f). Delimitación y corrientes contemporáneas sobre la espacialidad. La experiencia del espacio híbrido. Octubre 2018, de UAM Sitio web: <https://sociologoromero.wixsite.com/socioespacialidad/fundamento?fbclid=IwAR0lUkWTn2ZI3P6mags0lDf5BNrg5DBLbyGCObmrFH9oWTmWgh6YbU8KJk8>

- s/a. (s/f). Obras especializadas. agosto, 2017, de CICSA Sitio web: <http://ciccsamexico.com/obrasespecializadas/>

- Sistema de Transporte Colectivo. (2007). Estructura orgánica. Septiembre, 2017, de STC - Metro Sitio web: <http://data.metro.cdmx.gob.mx/organigrama/index.html>

- Sistema de Transporte Colectivo. (2011). Separación de hombres y mujeres. agosto 2018, de STC - Metro Sitio web: <https://www.metro.cdmx.gob.mx/comunicacion/nota/separacionn-de-hombres-y-mujeres>

- Sistema de Transporte Colectivo. (2016a). Se pone en marcha operativo “viaja segura” en el STC. julio 2016, de STC - Metro Sitio web: http://www.metro.cdmx.gob.mx/comunicados/detalleComunicados.html?id_comunicado=1327

- Sistema de Transporte Colectivo. (2016b). “viaja segura” da resultados inmediatos. julio 2016, de STC - Metro Sitio web: http://www.metro.cdmx.gob.mx/comunicados/detalleComunicados.html?id_comunicado=1329

- Sistema de Transporte Colectivo. (2017a). Afluencia de estación por línea 2017. Junio 2017, de STC - Metro Sitio web: <http://metro.cdmx.gob.mx/operacion/mas-informacion/afluencia-de-estacion-por-linea/afluencia-de-estacion-por-linea-2017>

- Sistema de Transporte Colectivo. (2017b). Estaciones de mayor afluencia 2017. junio, 2017, de STC - Metro Sitio web: <http://metro.cdmx.gob.mx/operacion/mas-informacion/estaciones-de-mayor-afluencia/mayor-afluencia-2017>

- Sistema de Transporte Colectivo. (2018). Informe de cumplimiento del proyecto financiado con recursos del fondo de accesibilidad FROTADIS 2018. Agosto 2018, de STC - Metro Sitio web: <https://www.metro.cdmx.gob.mx/storage/app/media/cumplimientos/Lineamientos%20de%20OperaciOn%20del%20Fondo%20para%20la%20Accesibilidad%20de%20las%20Personas%20con%20Discapacidad/septima%20etapa/FOTRADIS%20GOM%20ene-jun%202018%20OK.pdf>

- Sistema de Transporte Colectivo. (s/f a). Costo del Boleto del Metro. Octubre, 2017, de STC - Metro Sitio web: <http://www.metro.cdmx.gob.mx/acerca-del-metro/mas-informacion/historia-del-costo-del-boleto>

Sistema de Transporte Colectivo. (s/f b). Cronología del Metro. agosto 2017, de STC - Metro Sitio web: <https://www.metro.cdmx.gob.mx/operacion/cronologia-del-metro>

Sistema de Transporte Colectivo. (s/f c). Etapas de construcción de la red del STC, página de inicio. octubre, 2017, de STC - Metro Sitio web: <http://data.metro.cdmx.gob.mx/organismo/construccion.html>

- Sistema de Transporte Colectivo. (s/f d). Etapas de construcción de la red del STC - Metro. julio. 2017, de STC - Metro Sitio web: <http://data.metro.cdmx.gob.mx/organismo/construccion1.html>

- Sistema de Transporte Colectivo. (s/f e). Etapas de construcción de la red del STC. octubre, 2017, de STC - Metro Sitio web: <http://data.metro.cdmx.gob.mx/organismo/construccion4.html>
- Sistema de Transporte Colectivo. (s/f f). Etapas de construcción de la red del STC. octubre, 2017, de STC - Metro Sitio web: <http://data.metro.cdmx.gob.mx/organismo/construccion5.html>
- Sistema de Transporte Colectivo. (s/f g). Etapas de construcción de la red del STC. octubre, 2017, de STC - Metro Sitio web: <http://data.metro.cdmx.gob.mx/organismo/construccion6.html>
- Sistema de Transporte Colectivo. (s/f h). Funcionamiento del carro. Octubre 2017, de STC - Metro Sitio web: <http://data.metro.cdmx.gob.mx/operacion/caraccarros.html#n>
- Sistema de Transporte Colectivo. (s/f i). Gratuidad en el Sistema de Transporte Colectivo. Agosto 2018, de STC - Metro Sitio web: <http://data.metro.cdmx.gob.mx/servicios/index.html>
- Sistema de Transporte Colectivo. (s/f j). Inauguraciones y ampliaciones en orden cronológico. octubre 2017, de STC - Metro Sitio web: <http://data.metro.cdmx.gob.mx/operacion/cronologia.html>
- Sistema de Transporte Colectivo. (s/f k). Línea 2. octubre 2017, de STC - Metro Sitio web: <http://data.metro.cdmx.gob.mx/red/linea2.html>
- Sistema de Transporte Colectivo. (s/f l). Línea A. octubre 2017, de STC - Metro Sitio web: <http://data.metro.cdmx.gob.mx/red/lineaa.html>
- Sistema de Transporte Colectivo. (s/f m). Línea 12. octubre 2017, de STC - Metro Sitio web: <http://data.metro.cdmx.gob.mx/red/linea12index.html>
- Sistema de Transporte Colectivo. (s/f n). Mapa de la red del sistema de transporte colectivo. Agosto, 2017, de STC - Metro Sitio web: <http://data.metro.cdmx.gob.mx/red/index.html>

- Sistema de Transporte Colectivo. (s/f ñ). Qué hacer en caso de desalojo en tren. Agosto 2018, de STC - Metro Sitio web: <https://www.metro.cdmx.gob.mx/tramites-y-servicios/servicios/que-hacer-en-caso-de-desalojo-en-tren>

- Sistema de Transporte Colectivo. (s/f o). Qué hacer en caso de desalojo en estación. Agosto 2018, de STC - Metro Sitio web: <https://www.metro.cdmx.gob.mx/tramites-y-servicios/servicios/caso-de-desalojo-en-estacion>

- Sistema de Transporte Colectivo. (s/f p). Qué hacer en caso de emergencia médica. Agosto 2018, de STC - Metro Sitio web: <https://www.metro.cdmx.gob.mx/tramites-y-servicios/servicios/caso-de-emergencia-medica>

- Sistema de Transporte Colectivo. (s/f q). Qué hacer en caso de extravío de personas. Agosto 2018, de STC - Metro Sitio web: <https://www.metro.cdmx.gob.mx/tramites-y-servicios/servicios/caso-de-extravio-de-personas>

- Sistema de Transporte Colectivo. (s/f r). Qué hacer en caso de sismo. Agosto 2018, de STC - Metro Sitio web: <https://www.metro.cdmx.gob.mx/tramites-y-servicios/servicios/caso-de-sismo>

- Sistema de Transporte Colectivo. (s/f s). Servicios que ofrece el Metro a los usuarios con discapacidad. Julio 2016, de STC - Metro Sitio web: <http://www.metro.cdmx.gob.mx/servicios/capacidif.html>

- Sistema de Transporte Colectivo. (s/f t). Servicios que ofrece el Metro a los usuarios con discapacidad. Septiembre 2018, de STC - Metro Sitio web: <https://www.metro.cdmx.gob.mx/tramites-y-servicios/accesibilidad-en-estaciones>

- Sistema de Transporte Colectivo. (s/f u). Tarjeta de libre acceso para uso exclusivo en las instalaciones del STC. Septiembre 2018, de STC - Metro Sitio web: <https://www.metro.cdmx.gob.mx/tramites-y-servicios/tramites/tarjeta-libre-acceso>

- Sistema de Transporte Colectivo. (s/f v). Viaje Seguro y Rápido. Septiembre 2018, de STC - Metro Sitio web: <https://www.metro.cdmx.gob.mx/tramites-y-servicios/viaje-rapido-y-seguro>

- Visual Marketing Solutions, LLC. (s/f). DF_LINEA12-MEXICALTZINGO_089.DNG. Agosto 2017, de 33 Photo Sitio web: <https://33photo.photoshelter.com/image/I0000XlgoHPaWK28>

ANEXOS.

Imagen I - Captura de palabras de evocación con connotación, cuestionarios de la Línea 2.
*Elaboración propia.

A	P	N	B	P	N	C	P	N	D	P	N	E	P	N
gente		1	dinero		1	lento		1	taquilla		1	desorden		1
gentío		1	paradas		1	inundación		1	transbordes		1	escaleras electric		1
gente		1	tren		1	estación		1	casa		1	trabajo		1
gente		1	rápido		1	destino		1	hora pico		1	tardado		1
estrés		1	gente		1	tardado		1	lento		1	molesta		1
servicio		1	rapidez		1	económico		1	seguridad		1	transporte		1
velocidad		1	transporte		1	apachurros		1	calor		1	conexión		1
golpes		1	pisotones		1	groserías		1	vendedores		1	estrés		1
gente		1	servicio		1	transporte		1	rapidez		1	seguro		1
calor		1	gente		1	rapidez		1	aparatoso		1	cansado		1
gente		1	pagos		1	vendedores		1	sin taquilleras		1	demóras		1
gente		1	calor		1	ruido		1	música		1	libros		1
irrespetuosos		1	empujones		1	olores		1	vendedores		1	tiempo		1
CDMX		1	barato		1	accesible		1	urbano		1	lleno		1
gente		1	calor		1	escaleras		1	boleto		1	andénés		1
lento		1	lleno		1	retraso		1	sin calefacción		1	maltrato		1
poco mantenimie		1	sucio		1	mal servicio		1	prepotencia		1	inseguridad		1
estrés		1	gente		1	paradas		1	tardado		1	tráfico		1
gente		1	calor		1	mal olor		1	lento		1	viejo		1
lleno		1	caos		1	transporte		1	calor		1	gente		1
gente		1	estrés		1	lentitud		1	impotencia		1	ruido		1
rapidez		1	intolerancia		1	transporte má		1	público		1	economía		1
transporte		1	gente		1	calor		1	tardanza		1	retraso		1
naranja		1	gente		1	calor		1	rápido		1	sucio		1
transporte		1	gente		1	tiempo		1	instalaciones		1	policías		1
sucio		1	gente		1	lento		1	viejo		1	vagones		1
gente		1	tráfico		1	lentitud		1	caro		1	transporte		1
gente		1	abochorno		1	apretón		1	calor		1	tiempo		1
incómodo		1	rápido		1	lleno		1	sucio		1	barato		1
personas		1	transporte		1	distancia		1	tiempo		1	servicio públic		1

Imagen II - Captura de palabras de evocación con connotación, cuestionarios de la Línea A.
*Elaboración propia.

A	P	N	B	P	N	C	P	N	D	P	N	E	P	N
personas		1	boleto		1	dinero		1	prisa		1	ocupados		1
desastre		1	tedioso		1	artante		1	molesto		1	barato		1
gente		1	tiempo		1	empujos		1	manoseadas		1	tardanza		1
boleto		1	taquilla		1	gente		1	menos tráfico		1	estaciones		1
asiento		1	gente		1	olores		1	velocidad		1	tiempo		1
sucio		1	oloroso		1	inseguro		1	rápido		1	apretado		1
rapidez		1	oloroso		1	barato		1	eficáz		1	seguro		1
taquilla		1	gente		1	vagones		1	boletos		1	transporte		1
gente		1	ruido		1	empujones		1	tardanza		1	rápido		1
transporte pú		1	lleno		1	limousina ana		1	barato		1	inseguro		1
transporte		1	seguridad		1	rápido		1	lindos		1	limpio		1
tren		1	boleto		1	torniquetes		1	paradero		1	gente		1
lleno		1	lugares		1	lento		1	descompuesto		1	llantas		1
transporte		1	gente		1	rápido		1	sucio		1	malas condiciones		1
sucio		1	ineficiente		1	tardado		1	ruidoso		1	vandalismo		1
retraso		1	empujones		1	defectuoso		1	peleas		1	insuficiente		1
gente		1	incomodidad		1	limpieza		1	respeto		1	calidad		1
desorden		1	rápido		1	incómodo		1	indiferencia		1	barato		1
personas		1	calor		1	acoso		1	mal servicio		1	sucio		1
perfección		1	Chabacano		1	reloj		1	placa		1	torniquetes		1
vagones		1	gente		1	hora pico		1	Pantitlán		1	torniquetes		1
ineficiente		1	falta de organizac		1	falta de mantenim		1	transporte		1	sucio		1
tardado		1	molesto		1	servicio		1	desorden		1	apretado		1
rápido		1	gente		1	peleas		1	respeto		1	tardado		1
comodidad		1	velocidad		1	gente		1	lugar		1	amigos		1
caos		1	deficiente		1	rápido		1	costo		1	respeto		1
muy lleno		1	transporte		1	un problema		1	conocer la ciu		1	medida		1
desorden		1	problemas		1	gente		1	mal olor		1	transporte		1
vagones		1	vagoneros		1	gente		1	seguridad		1	destino segur		1
transporte		1	tiempo		1	vendedores ai		1	instalaciones		1	personas		1

Imagen III - Captura de los significados de las palabras evocadas, cuestionarios de la Línea 2.
*Elaboración propia.

A	B	C	D	E
muchas personas, muy apretado	el costo del boleto	hace muchas paradas entre estaciones	en ocasiones dan muy mala atención	la gente siempre tiene prisa y no las prenden o no sirven
mucha gente que no se puede mover	se detiene mucho el metro	cuando llueve es un caos	son muy largos	destino
muchas personas	medio de transporte	destino	descanso	destino
demasiadas personas	puede llegar rápido a su destino	me queda cerca	difícil entrada al vagón	a veces tarda en pasar
vagóneros, ruido, a prisa	apretado, gente, enojada	se va deteniendo	por la basura o lluvias se detiene	me hago mucho tiempo
es bueno	tarda menos que el micro	ahorro en su uso	en las micros asaltan más	en este no espero tanto
más rápido	público	muy lleno	no todas las líneas están adecuadas	todos los transbordos
cuando te avientan	en empujones	cuando hay problemas	los ambulantes de CD hacen	es lento
beneficia a todos	nos beneficia	económico	ágil	más seguro que el transporte público
se encierra el calor y no hay ventilación	muchos lo ocupan	es fácil transportarte	siempre está lleno	por los transbordos
hay insuficiencia de trenes	excesivo para el servicio	inseguridad para usuarios	luego no trabajan	insuficiencia conductores
fastidioso en la hora pico	cuando hay mucha gente	molesta el sonido	relaja escuchar música en el metro	leer en el camino
acoso	no permiten salir	se juntan aromas de las personas	propaganda	a veces rápido, a veces lento
siempre se relaciona a esta hora	es más fácil de pagar y por eso	todos lo podemos pagar	no imagino en zona rural	mucha gente lo necesita usar
queja	se encierra el calor	servicio	queja	servicio
no avanza	no es suficiente	se detiene mucho	no funciona	los usuarios lo maltratan
trenes sin ventiladores, goteras	en remodelaciones no limpian	se detiene mucho	las personas de servicio	roban mucho
desesperación	impotencia de no meterse	parados en tuneles	no pasa rápido	no se puede pasar
no hay comodidad	como son viejas las unidades	no hay cuidado y son sucias	va sobrecargado	no hay modernización
los vagones se saturan	no se puede salir o entrar, es difícil	permite llegar a diferentes lugares	mucho calor adentro	por lo lleno
mucha	el viaje	el viaje	por el viaje	el que produce el metro
a corta distancia	con los pasajeros	mucha gente	alcance de todos	accesible
medio para viajar	es saturado, mal educado	produce calor y no mejora la calidad	se queda parado	llegas tarde
color del metro	muchos lo usan	mucha gente provoca calor	el medio más rápido	a veces está sucio
nos permite movernos	muchos lo ocupamos	se reduce el tiempo	son malas	abusan
no hay vagones	son muchos	se tarda mucho en estacionarse	falta renovar	longitud
hay mucha	se quedan parados	se tarda en pasar	lo subieron de 3 a 5 minutos	pasar una línea a otra
hay mucha	me engento	manoseo	hace mucho calor	puede llegar rápido
no hay lugares	se ahorra el tráfico	siempre se llena	basura	económico en comparación con el auto
el metro es utilizado por mucha gente	el metro es un transporte	el metro recorre grandes distancias	el metro es un transporte que ahorra tiempo	el metro es un servicio público

Imagen IV - Captura de los significados de las palabras evocadas, cuestionarios de la Línea A.
*Elaboración propia.

A	B	C	D	E
mucha gente	transporte	gasto	gente apurada	no tienen tiempo
se hace desastre, no se sabe qué hacer	la gente	el uso diario	no hay cultura	es el más barato
hay mucha gente	tiempo entre distancias	la gente te empuja	los hombres no respetan los espacios	el metro no llega rápido
al comprar	dónde compras	los que utilizan el metro	no hay tráfico	opciones de bajada
no hay	mucha gente	feo	puede ir lento	te da tiempo
siempre va en malas condiciones	con mucha gente huele mal	me han robado	no hay tráfico	llenísimo
en algunos casos, otras líneas	huele mal, no hay aire acondicionado	es económico	es rápido	hay cámaras y policías
por lo primero que se pasa	demasiada	nos transporta	hace que podamos viajar	nos transporta
hay horas en que hay mucha gente	la gente provoca mucho ruido	desesperación al entrar	tarda mucho	puedes llegar más rápido que en el auto
muchas personas	mucha gente	largo	económico	poca seguridad
sirve para transportarnos	hay policías	menos tiempo	luego se ven cosas lindas	siempre barren
vagones	pasaje	el paso	dónde tomo la combi	sociedad
viene saturado	no hay muchos	va lento	puertas abiertas	luego se descompone
medio de transporte	hay mucha gente	no hay tráfico	a veces está muy sucio	descuidado
limpieza	no llega a tiempo	igual que lo anterior	los que venden música	los que rayan
debe tener horario pero no siempre	a causa de retraso la gente se queja	fallas	por la gente que quieren ir a los trenes	a los trenes no les dan mantenimiento
mucha	hay mucha gente	esi está limpio	se respeta el área de mujeres	es rápido y seguro
las personas se avientan por el calor	no tarda mucho	no te dejan agarrar del tubo	los lugares señalados no los respetan	accesible
los que lo usan	no hay ventilación, malos olores	falta de respeto	no pasa o no funciona	huele feo
estaba pensando en que me iba a ir	en mi estación favorita	siempre me veo debajo del riel	estaba pensando en las plazas	estaba pensando en los trenes
lo que nos transporta	la gente que usa este servicio	siempre se amontonan las personas	la estación más concurrida	lugar que te da el acceso
mucho tiempo	no hay mucha cultura	se para en las vías, infraestructura	es buen transporte	mucha basura
no llega el metro	no entran y cierran las puertas	malo	no tiene orden	vamos echas bolas
rápido en llegar a tu destino	lleno de gente	la gente se pelea	no respetan	a veces es tardado
mucho espacio	es rápido trasladarse	mucha	un buen lugar	punto de reunión
toda la gente. Es lento a veces	se paran las unidades	para distancias largas es rápido	costo promedio	no hay respeto
en las mañanas cuando tenemos	medio por el cual vamos de un lado a otro	todos se pelean y no saben respetar	que podemos ir a donde que queremos	que también es una medida de seguridad
al desorden que hace la gente	que se ocasiona por la falta de cultura	toda la gente que lo utiliza	que percibes por la falta de respeto	que podría ser bueno de no ser por el ruido
en el tren solamente, los vendedores que dan cosas	los vendedores que dan cosas	hora pico	es, desde mi perspectiva, el mejor	el metro llega a todos lados, es cómodo
es uno de los mejores transportes	en las mañanas el metro se llena	es una forma de trabajo digna	en el deterioro de sus instalaciones	que a veces las personas no respetan

Imagen V – Captura de las palabras evocadas jerarquizadas, cuestionarios de la Línea 2.
*Elaboración propia.

5	4	3	2	1
lento	desorden	taquilla	gente	dinero
inundación	gentío	transbordes	paradas	escaleras elec
casa	trabajo	gente	tren	estación
rápido	gente	destino	hora pico	tardado
estrés	molesta	gente	tardado	lento
económico	rapidez	servicio	seguridad	transporte
transporte	velocidad	conexión	apachurros	calor
estrés	golpes	groserías	pisotones	vendedores
transporte	seguro	rapidez	servicio	gente
gente	calor	cansado	aparatoso	rapidez
sin taquilleras	demora	vendedores	gente	pagos
calor	gente	ruido	música	libros
irrespetuosos	empujones	vendedores	olores	tiempo
accesible	barato	urbano	CDMX	lleno
gente	calor	boleto	escaleras	andénes
lento	retraso	lleno	maltratado	sin calefacció
mal servicio	inseguridad	prepotencia	poco mantenim	sucio
tráfico	paradas	gente	estrés	tardado
lento	mal olor	calor	viejo	gente
transporte	gente	lleno	calor	caos
gente	lentitud	impotencia	estrés	ruido
rapidez	transporte ma	economía	público	intolerancia
transporte	tardanza	gente	calor	retraso
rápido	gente	naranja	calor	sucio
instalaciones	policías	transporte	tiempo	
sucio	lento	gente	viejo	vagones
transporte	caro	gente	tráfico	lentitud
tiempo	gente	calor	abochorno	apretón
incómodo	sucio	lleno	rápido	barato
servicio públic	personas	tiempo	distancia	transporte

Imagen VI - Captura de las palabras evocadas jerarquizadas, cuestionarios de la Línea A.
*Elaboración propia.

5	4	3	2	1
dinero	boleto	personas	prisa	ocupados
barato	molesto	desastre	tedioso	artante
tardanza	gente	tiempo	empujos	manoseadas
menos tráfico	estaciones	taquilla	boleto	gente
tiempo	velocidad	gente	asiento	olores
inseguro	apretado	sucio	oloroso	rápido
seguro	eficáz	rapidez	barato	oloroso
taquilla	boletos	vagones	transporte	gente
rápido	gente	ruido	tardanza	empujones
inseguro	lleno	transporte pu	barato	limousina ana
seguridad	rápido	transporte	límpio	lindos
tren	boleto	torniquetes	paradero	gente
lleno	lento	lugares	descompuest	llantas
transporte	sucio	malas condici	rápido	gente
tardado	sucio	ineficiente	ruidoso	vandalismo
retraso	insuficiente	peleas	empujones	defectos
respeto	calidad	gente	incomodidad	limpieza
indiferencia	rápido	barato	desorden	incómodo
mal servicio	acoso	calor	personas	sucio
perfección	Chabacano	torniquetes	placa	reloj
vagones	hora pico	Pantitlán	gente	torniquetes
falta de mant	falta de organ	ineficiente	sucio	transporte
tardado	servicio	apretado	desorden	molesto
respeto	peleas	gente	rápido	tardado
velocidad	lugar	amigos	comodidad	gente
deficiente	caos	rápido	costo	respeto
medida	un problema	muy lleno	transporte	conocer a la c
transporte	desorden	mal olor	gente	problemas
destino segur	seguridad	gente	vagoneros	vagones
transporte	tiempo	instalaciones	personas	vendedores ar

Imagen VII - Captura de los datos sociodemográficos, cuestionarios de la Línea 2. *Elaboración propia.

Edad	H	M	Bac	Lic	Otro	Trabaja si	Trabaja no	En que tra	Casado	Soltera	Vives con tu f	Solo	Delegación
24	1			1		1		oficina		1	1		Álvaro Obregón
60	1						1		1		1		Ixtapaluca
55						1		empresa	1		1		Ecatepec
50	1					1		telecomun	1		1		Venustiano Carranza
23	1			1			1			1	1		Ecatepec
49	1						1	desempleada		1	1		Azacapozalco
38	1					1		vendedora	1		1		Gustavo A. Madero
25	1		1			1		seguridad		1		1	Los Reyes
30	1					1		albañilería	1		1		Nezahualcoyotl
23	1			1		1		promotora		1	1		Álvaro Obregón
44	1			1		1		abogado		1	1		Naucalpan
20	1		1				1			1	1		Iztapalapa
18	1		1				1			1	1		Nicolás Romero
22	1			1						1	1		Gustavo A. Madero
43	1				ninguna		1		1		1		Gustavo A. Madero
20	1					1		comerciante		1	1		Gustavo A. Madero
22	1					1		electricidad		1	1		Valle de Chalco
20	1					1		seguros		1		1	Ecatepec
29	1					1		ventas	1		1		Gustavo A. Madero
18	1			1						1	1		Cuajimalpa
22	1			1						1	1		Miguel Hidalgo
45	1						1	desempleada		1	1		Miguel Hidalgo
19	1					1		operador telefónico		1	1		Azacapozalco
23	1			1						1	1		Izacalco
48	1					1		obrero	1		1		Izacalco
21	1			1						1	1		Tlalpan
20	1				ninguna		1			1	1		Coyoacán
19	1					1		telcel	1		1		Tlalpan
18	1		1							1	1		Benito Juárez
25	1			1		1		consultoría		1	1		Tlalpan

Imagen VIII - Captura de los datos sociodemográficos, cuestionarios de la Línea A. *Elaboración propia.

Edad	H	M	Bac	Lic	Otro	Trabaja si	Trabaja no	En que tra	Casado	Soltera	Vives con tu f	Solo	Delegación
20	1		1				1				1		Iztapalapa
37	1					1		chofer	1		1		San Vicente C
19	1			1			1			1	1		Nezahualcoyotl
24	1					1		empresario		1	1		La Paz
19	1			1		1		puesto		1	1		Gustavo A. Madero
24	1					1		repcionista		1	1		La Paz
34	1					1		empresari	1		1		Cuahutemoc
19	1					1		vendedor		1	1		Izapalapa
16	1		1							1	1		Iztapalapa
24	1				1					1	1		Iztapalapa
17	1					1		mesero		1	1		Nezahualcoyotl
20	1			1						1	1		Ixtapaluca
28	1					1		electricista		1	1		La Paz
25	1			1					1		1		Ixtapaluca
22	1			1						1	1		Iztapalapa
33	1					1		promotor	1		1		Ermita
19	1		1							1	1		La Paz
17	1			1						1	1		Ixtapaluca
21	1			1						1	1		Iztapalapa
16	1		1				1				1		Iztapalapa
16	1		1				1			1	1		Iztapalapa
28	1			1		1		despacho	1		1		Nezahualcoyotl
55	1					1		vendedor	1		1		Esado de Méx
28	1						1	ama de ca	1		1		Ixtapaluca
23	1			1						1	1		Nezahualcoyotl
21	1			1		1		call center		1	1		Nezahualcoyotl
38	1					1		hogar	1		1		Iztapalapa
37	1				secu	1		por mi cu	1		1		Iztapalapa
23	1			1			1			1	1		Iztacalco
28	1			1		1		elaboración carto		1	1		Tláhuac

Imagen IX – Términos cambiados en los cuestionarios de la Línea 2. *Elaboración propia. (Los números indicados a un costado del término cambiado, da cuenta de las veces que se repitió en los cuestionarios)

INDICADOR	estrés	barato	gente	mal olor	caro	lento	seguridad	
CAMBIO	abochorno	1 económico	1 gentío	1 olores	1 pagos	1 retraso	1 seguro	1
CAMBIO	impotencia	1 economía	1 transporte masivo	1		tardado	3	
CAMBIO		1 accesible	1 personas	1		tardanza	1	
CAMBIO			1 abochorno	1		demóras	1	
CAMBIO						paradas	2	
CAMBIO						molesta	1	
CAMBIO						tráfico	1	
CAMBIO						mal servicio	1	

INDICADOR	agresiones	transbordes	caos	lleno	poco mantenimiento	instalaciones	
CAMBIO	apretón	1 conexión	1 desorden	1 hora pco	1 inundación	1 andénes	1
CAMBIO	empujones	1 cansado	1	apachurros	1 viejo	2 vagones	1
CAMBIO	golpes	1		aparatoso	1	tren	1
CAMBIO	groserías	1		apretado	1	taquilla	1
CAMBIO	irrespetuosos	1		tráfico	1	escaleras	1
CAMBIO	pisotones	1				escaleras electricas	1
CAMBIO	intolerancia	1					
CAMBIO	prepotencia	1					

INDICADOR	rápido	destino	cansado	mal servicio	servicio público	
CAMBIO	rapidez	4 trabajo	1 incómodo	1 sucio	4 público	1
CAMBIO	tiempo	3 estación	1	sin taquilleras	1	
CAMBIO	velocidad	1		sin calefacción	1	
CAMBIO	distancia	1				

Imagen X - Términos cambiados en los cuestionarios de la Línea A. *Elaboración propia. (Los números indicados a un costado del término cambiado, da cuenta de las veces que se repitió en los cuestionarios)

INDICADOR	costo	elogio	asientos	sitios	falta de mantenimiento	tedioso	lugares	gente	
CAMBIO	dinero	1 lindos	1 lugares	1 Pantitlán	1 malas condiciones	1 artante	1 lugar	1 personas	3
CAMBIO		1 comodidad	1	1 Chabacano	1 descompuesto	1		1 gentes	3
CAMBIO		1 calidad	1	1 paradero	1 mal servicio	1			
CAMBIO		1 perfección	1		1 servicio	1			
CAMBIO		1 lugar	1		1 defectuoso	1			
CAMBIO					1 calor	1			

INDICADOR	caos	limpio	agresiones	transport	civismo	lleno	ineficiente	seguridad	
CAMBIO	desastre	1 limpieza	1 manoseadas	1 transporte público	1 vandalismo	1 apretado	2 insuficiente	1 seguro	1
CAMBIO	desorden	3	1 peleas	2	1 falta de organización	1 muy lleno	1 deficiente	1	
CAMBIO	prisa	1	1 empujones	2	1 indiferencia	1 hora pico	1		
CAMBIO			1 acoso	1	1 molesto	2			
CAMBIO			1 un problema	1					
CAMBIO			1 empujos	1					

INDICADOR	boleto	vendedores	lento	ruido	instalaciones	oloroso	rápido	incomodidad	
CAMBIO	boletos	1 vagoneros	1 retraso	1 ruidoso	1 vagones	3 olores	1 rapidez	1 incómodo	1
CAMBIO			1 tardado	3	1 taquilla	2 mal olor	1 velocidad	2	
CAMBIO			1 tardanza	2	1 asiento	1	1 eficaz	1	
CAMBIO					1 estaciones	1	1 menos tráfico	1	
CAMBIO					1 llantas	1			
CAMBIO					1 reloj	1			
CAMBIO					3 torniquetes	3			
CAMBIO					1 placa	1			

Edad: Hombre () Mujer ()
 Estudiaste en: Preparatoria () Bachilleres ()
 otro:
 Trabajas: si () no ()
 En qué trabajas:
 Casado(a) () Soltero(a) ()
 Vives con tu familia () Solo(a)()
 Delegación o Municipio en el que vives:

En el presente cuestionario nos interesa indagar sobre las ideas y recuerdos que tienes a propósito de la **palabra METRO**

No hay respuestas buenas, ni malas, lo que en verdad nos interesa son tus opiniones.

A continuación, te solicitamos:

1. Escribe en el recuadro siguiente las 5 cosas que vienen a tu mente al leer la palabra:

	Metro	Positivo	Negativo
a		()	()
b		()	()
c		()	()
d		()	()
e		()	()

2. Ahora, por favor, en el paréntesis de la derecha, indícanos con una **X** el valor positivo (+) o bien negativo (-) que tienen para ti dichas palabras.

3. Una vez que escribiste las palabras que te vinieron a la mente con el término **Metro** te pedimos nos menciones ahora, ¿En qué estabas **PENSANDO** cuando escribiste?:

La palabra A:

La palabra B:

La palabra C:

La palabra D:

La palabra E:

4. A continuación, te solicitamos organizar las palabras que acabas de escribir en la pregunta 1 según el nivel de importancia que tienen para ti.

Te proponemos para ello 5 puntos, donde "5" representa la palabra más importante y "1" la palabra menos importante dentro de cada escala.

Para realizar esta tarea, es suficiente con coloca en las casillas vacías las letras correspondientes a los términos que evocaste.

Cuida que no se repitan las letras y de no dejar espacios en blanco.

5 más importante
 1 menos importante

↓

5	
4	
3	
2	
1	

¡GRACIAS!



Casa abierta al tiempo

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA METROPOLITANA
UNIDAD IZTAPALAPA