

UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE MÉXICO

FACULTAD DE CIENCIAS POLÍTICAS Y SOCIALES

LA OTRA CIUDAD, UNA VIDA OCULTA

TESINA QUE PARA OBTENER EL TÍTULO
DE LICENCIADO EN CIENCIAS DE LA COMUNICACIÓN
PRESENTA

ALEJANDRO REYES GONZÁLEZ

ASESORA: FRANCISCA ROBLES

México, D.F. abril 2002



Universidad Nacional
Autónoma de México



UNAM – Dirección General de Bibliotecas
Tesis Digitales
Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS ©
PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

Todo el material contenido en esta tesis esta protegido por la Ley Federal del Derecho de Autor (LFDA) de los Estados Unidos Mexicanos (México).

El uso de imágenes, fragmentos de videos, y demás material que sea objeto de protección de los derechos de autor, será exclusivamente para fines educativos e informativos y deberá citar la fuente donde la obtuvo mencionando el autor o autores. Cualquier uso distinto como el lucro, reproducción, edición o modificación, será perseguido y sancionado por el respectivo titular de los Derechos de Autor.

INDICE

	Página
Introducción	I
1. El relato periodístico	6
1.1. El relato	
1.2. Características del relato	8
2. Toda una vida	13
2.1. ¿Cómo se construye una línea del Metro?	
2.2. Las primeras señales de vida	22
3. ¿Qué sucedió?	30
3.1. Accidentes en la Red	
3.2. El Metro en nuestros días	40
4. Nos vemos más tarde	46
4.1. El Metro a futuro	
4.2. Hundimientos sin control	50
Conclusiones	56
Bibliografía	60
Anexos	63

INTRODUCCIÓN

La Ciudad de México ha presentado cambios notorios en su crecimiento demográfico, tal como lo indican los censos realizados por el Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática (INEGI). Por ejemplo, en 1940, la población de la ciudad era de un millón 760 mil habitantes para 1964 rebasó los 6 millones y fue aumentando hasta llegar a más de 8 millones en el año 2000.

El crecimiento acelerado de la población a finales de los años 40's, dio como resultado los primeros problemas de tránsito y transporte en la Capital de la República. Pero es hasta 1958, con el entonces presidente Adolfo Ruíz Cortines, que empiezan a surgir las posibles soluciones.

Una de ellas, la creación de un tren subterráneo, como el que en esos días existía en la ciudad de París, sin embargo ésta propuesta se desechó por la magnitud de la inversión y las limitaciones financieras que vivía el país, además, como se narra en los Hombres del Metro: "La Ciudad de México se encuentra asentada sobre un valle rodeado de un lago, lo que ocasiona que sea una zona fangosa y altamente sísmica", (1997:12) lo que hace casi imposible la excavación y construcción de túneles para cualquier uso.

Sin embargo, estos impedimentos no fueron obstáculo para que un grupo de ingenieros encabezados por Bernardo Quintana al frente de Ingenieros Civiles y Asociados (ICA) realizara estudios de suelo y elaborara un anteproyecto para la construcción de los túneles que servirían de camino al nuevo tren, trabajo que fue rechazado por el entonces Regente de la Ciudad, Ernesto P. Uruchurtu¹, ya que consideraba más factible construir vías rápidas como el Viaducto Miguel Alemán, Periférico y la Calzada de Tlalpan, siguiendo el modelo modernizador de los Estados Unidos.

Ésta situación parece repetirse con la postura de Andrés Manuel López Obrador, Jefe de Gobierno del Distrito Federal desde el año 2000, con el proyecto de construir segundos pisos a Viaducto y Periférico, en lugar de apoyar el crecimiento y mejoramiento del Metro. No cabe duda que cada cabeza es un mundo y las decisiones algunas veces no son las correctas.

Pero continuando con el caso del licenciado Uruchurtu, que en su momento fue nombrado el “Regente de Hierro”, por casi terminar con la vida nocturna de la ciudad, al cerrar centros nocturnos y hacer respetar las leyes durante tres periodos como Regente de la ciudad, en octubre de 1966, renuncia a su cargo y da paso al general Alfonso Corona del Rosal, quién de inmediato retoma la idea de construir un tren subterráneo.

¹ El licenciado Gustavo Díaz Ordaz, al ser nombrado Presidente de la República, ratifica una vez más en su cargo, al regente Ernesto P. Uruchurtu, quien había trabajado con Adolfo López Mateos.

El General Corona del Rosal, se consideraba como una de las personas más ilusionadas con la construcción de un tren subterráneo, y gracias a él, el día 29 de abril de 1967 en el Diario Oficial de la federación, se publica el decreto presidencial en el cual se crea un organismo público descentralizado, con la finalidad de construir, operar y explotar un Sistema de Transporte Colectivo.

Como se menciona en *Los Hombres del Metro*. “El 19 de junio de 1967, en el sitio donde hoy hacen cruce las avenidas Chapultepec y Bucareli, se inauguran las obras de construcción del Metro, con un financiamiento francés de créditos blandos con plazos a 30 años y tasas del 3% anual que servirían para los primeros 32 kilómetros del nuevo medio de transporte para la ciudad, el cual iría de Chapultepec a Zaragoza”. (1997:28)

Es en esta construcción donde los ingenieros mexicanos son puestos a prueba logrando establecer un modelo de construcción revolucionario, pues construir túneles en una zona fangosa era todo un reto. Para ello, utilizaron la técnica de construcción denominada “Muros de Milán”, que consiste en abrir zanjas paralelas que forman las paredes del túnel, después se excava entre ambos muros y se cuela el piso, para finalmente construir la losa del techo.

Con los túneles terminados y un equipo de pilotaje operadores y trenes traídos de Francia, El 4 de septiembre de 1969, los primeros pasajeros, entre los que destacaba el regente Corona del Rosal.

“Por cierto, parecía que iban a una fiesta de gala, vestían de traje con corbata, muy bien peinado o con sombrero y perfumados, así fue como abordaron el flamante convoy naranja para su primer recorrido”, como se narra en *Los Hombres del Metro*. (1997:28)

Para los 658 mil pasajeros que se transportaban a diario era toda una atracción y un lujo viajar en Metro, era conocer las entrañas de la tierra, ver lo que nadie había visto. Además, las buenas costumbres y principios de la época hacían del viaje algo novedoso, cómodo, rápido y seguro.

Pero el paso años y los problemas económicos han provocado que la Ciudad de México pierda poco a poco sus valores y se vuelva insegura, lo que se ha reflejado al viajar en el Metro, porque hoy en día puede resultar una aventura difícil de olvidar transportarse en una de las 11 líneas, al lado de más de cuatro y medio millones de usuarios, entre los que se encuentran niños de la calle, vagoneros, prostitutas, vendedores de droga, carteristas, y cadeneros entre otros.

Nuestra vida esta llena de momentos especiales que tienen diferentes miradas y que suelen ser contadas a su manera, por eso, este relato trata de decir lo que se vive y siente en *la otra ciudad*. Dejando abierta la posibilidad de que el lector aporte sus conocimientos y dé su versión de los hechos.

El objetivo general de este trabajo es mostrar a través de un **relato periodístico**, que las suspensiones en el servicio del STC-Metro, son resultado de las medidas de seguridad que con el paso de los años y los accidentes, se han implementado para prevenir accidentes futuros.

Para ello, el contenido se presenta en 4 partes, la primera tiene como objetivo, presentar qué es el relato periodístico y cuáles son sus principales funciones, la segunda, dar a conocer cómo ha evolucionado el Metro. La tercera nos muestra los acontecimientos que han influido en la elaboración de las actuales normas de seguridad y por último mostrar las acciones que el STC-Metro tiene contempladas para el futuro y cómo las fallas geológicas afectan su desarrollo.

Debo resaltar que para dar validez a este relato, se consultaron fuentes vivas y documentos confidenciales del Sistema de Transporte Colectivo, investigación periodística que dio origen a un personaje animado (un convoy del Metro), con lo que se procura que la información no perjudique a terceros, ni la relación laboral que actualmente tengo con el organismo.

CAPÍTULO 1

EL RELATO, UNA FORMA DISTINTA DE NARRAR

1.1. EL RELATO

Al dar a conocer un hecho, el periodismo tiene herramientas específicas, que se denominan géneros periodísticos. Los hay informativos como la nota; interpretativos, donde se encuentra el reportaje y de opinión como los artículos o editoriales.

Además, tenemos herramientas literarias que pueden narrar un acontecimiento, tal es el caso del cuento, la novela y el relato, la diferencia entre lo periodístico y lo literario radica en la veracidad o ficción de los datos y de quién lo cuenta. Sin embargo, en esta ocasión se recurre a una técnica poco usual, el *relato periodístico*. Que no es un cuento, pero tampoco un reportaje, es una combinación que busca atraer la atención del lector y hacerlo participe de los hechos.

Pero vamos por partes, ¿por qué el relato?, porque se necesita de un modelo de fácil lectura, que haga de la información algo entretenido y fluido, como si se tratara de una plática, y de acuerdo al Diccionario de la Lengua Española, Relato significa, narrar o contar una historia, elementos necesarios para transmitir lo que se desea.

Es decir, para dar a conocer un hecho relevante, se requiere de una forma literaria que integre a los lectores, que los haga sentir parte de lo que está leyendo, es por ello que se recurrió al *relato*, cuya función básica como lo dice Robles “es la de contar una historia, representar acontecimientos reales o ficticios, por medio del lenguaje y más particularmente del lenguaje escrito”. (1998:23)

En este caso la historia puede no ser interesante y es precisamente el reto que se tiene, hacer que una narración común sea amena y recordada con el paso del tiempo, además se narran hechos que darán al lector la posibilidad de opinar o complementar el tema.

Y eso no es todo, el relato se divide en categorías, las cuales corresponden a la forma en cómo el narrador presenta los sucesos, tal como lo señala Robles:

“Existen dos modos principales: la representación y la narración. Estos dos modos corresponden al discurso y a la historia, estos dos modos del relato contemporáneo provienen de dos orígenes diferentes: la crónica y el drama. La crónica es pura narración, el autor es un testigo y relata los hechos; los personajes no hablan. En el drama la historia no es narrada, sino que desarrolla ante nuestros ojos, el relato está contenido en las replicas de personajes”. (1998:24)

En la realización de este trabajo, será necesario que el relato periodístico se apoye en la crónica y el drama, la primera porque un hecho está lleno de fechas sobresalientes que se deben resaltar, pero también existen momentos que no requieren de un narrador porque nos envuelven en sus palabras.

Sin embargo, cuando se utiliza el relato se debe cuidar y sobre todo estar seguro de la información que se desea transmitir, porque como lo señala Robles:

“Al relatar los sucesos, el narrador puede anticiparse, narrar hechos futuros (*Prolepsis*) o bien ofrecer una retrospectiva de acciones pasadas (*Analepsis*), puede comenzar la narración por el final (*in extrema res*) o por en medio (*in media res*) y acabar por el principio de la historia. Puede dirigirse al lector virtual de su relato (*narratoria*) o bien puede ser un personaje y narrar una historia propia o ajena”. (1998:91)

Como lo había señalado, vamos a realizar un recorrido por la historia de un hecho real con fuentes verdaderas, para ello se utilizará la *analepsis* como recurso en el relato, pero se recurrirá a un *narrador* animado que se encargará de conducirnos por momentos relevantes del hecho, y que serán parte fundamental del relato.

1.2. CARACTERÍSTICAS DEL RELATO PERIODÍSTICO

Ya sabemos que el recurso a utilizar en este trabajo es el relato, ¿pero cuál es el más apropiado? el de ficción o el periodístico, parece que no se tiene mucho que pensar, porque si tomamos en cuenta que la información es histórica y real lo mejor es utilizar **el relato periodístico**, en el cual, los acontecimientos narrados como nos dice Romero: (1998:164)

“No son ficción, tienen su referente en el mundo factual. Los elementos referenciales tienen la propiedad de evocar o de traer a la memoria del destinatario algo que existe o ha existido y que no pertenece exclusivamente al mundo textual”. (1998:164)

Con base en ello, al escribir el relato periodístico de un hecho social, se trata que el lector se adentre, disfrute, participe, y sobre todo que conozca más del tema, para que cambie o reafirme su opinión acerca de los acontecimientos que se están narrando.

En la actualidad, todos tenemos algo que contar, algo que servirá a otros para acrecentar, comparar o modificar sus conocimientos. Estos relatos son parte de nuestra historia y nos permiten conocer lo que sucedió hace muchos años y que hace del tema algo digno de mencionar.

Son estos momentos los que harán del relato periodístico algo ameno, si tomamos en cuenta lo que nos dice Romero:

“Los temas tratados en este tipo de relatos periodísticos son actos de denuncia y crítica que se refieren de manera principal, a hechos sociales de actualidad: guerras, represiones, asesinatos, xenofobia, explotación, avances tecnológicos”. (1998:163)

Por otra parte, al revisar la historia y obtener los datos necesarios, estamos recabando información que está ahí pero no todos conocemos, o bien, no hemos tenido tiempo de analizar, así que la finalidad de este relato será dar a conocer a los lectores un suceso que puede afectar o beneficiar su vida.

Para ello, debemos tomar en cuenta, como lo advierte Romero, que:

“El autor de los relatos periodísticos desconoce quién es su público concreto y tampoco si él es el interlocutor adecuado; no obstante escribe para un lector que prevé” es decir, “un modelo capaz de cooperar en la actualización de su relato de la manera prevista por él” (1998:163)

Parece algo difícil de cumplir, pero si tomamos en cuenta que la información tiene sus tintes de misterio, aventura o hace reflexionar sobre su contenido, entonces podemos estar seguros de llegar hasta un receptor diferente al que tradicionalmente se sienta a leer un periódico o una novela, es decir, mediante el relato periodístico, vamos a tener un lector con la posibilidad de interactuar, de participar en lo que se narra, y sobre todo, que podrá remitirse al mundo real para verificar lo leído.

Con estos momentos o puntos referenciales trataremos de ubicar a nuestro lector en un momento y lugar determinado, con ello tendremos una de las funciones básicas del relato periodístico que es: hacer una construcción de la realidad y no una descripción, como lo hace la nota periodística o la crónica.

Es decir, el relato periodístico va a reunir una serie de elementos que se colocarán de manera ordenada para crear un ambiente propicio donde los personajes y las cosas se podrán desenvolver a lo largo de la narración, y que el lector pueda comprobar en el mundo real. Y no hará lo que el reportaje, un dibujo de la realidad, con una descripción detallada de las cosas que no permita una aportación del lector.

Por otro lado, los relatos pueden ser ficticios o periodísticos, la diferencia radica principalmente en la forma de narrar y en los personajes, esto es, entre lo real y lo imaginario, sin embargo, se puede dar el caso de que nuestro lector, que hace la función de receptor, transforme los hechos reales en ficticios, ya que al actualizar o comparar cierto dato, lo relacione con alguna leyenda o cuento fantástico.

Hablemos de Relato de un naufrago, obra de Gabriel García Márquez que en 1970 transformó una nota periodística en un documento que terminó por conmocionar la vida de un país, los hechos son reales y comprobables.

Algunos lectores pueden considerarlo fantasioso, sobretodo en los diálogos, porque no es posible que el escritor conozca lo que pensaba o decía el personaje. Pero a fin de cuentas es un modelo narrativo clásico de este escritor.

Sin embargo, al realizar un relato, tomaremos en cuenta que los hechos tienen un principio, un desarrollo y un final, se podría decir que existe una historia lineal. Pero ¿qué tan rígida es esta regla?, bueno, eso depende del narrador, pues será él quien decida el orden que llevarán los hechos, para lo cual tiene dos opciones.

La primera es la *analepsis* que en palabras de Romero.

“Es una infracción temporal por medio de la cual se introduce un hecho o conjunto de hechos que, según el orden lógico, deberían de haber sido expresados con anterioridad... las *analepsis* pueden ser internas y externas, son internas cuando su alcance queda incluido dentro del relato primario y externas cuando éste queda fuera del relato primario que le da paso”. (1997:67)

La segunda se conoce como *prolepsis*, esta forma de relatar, nos presenta él o los hechos en un momento que cronológicamente no les corresponde, es decir, se deberían dar a conocer más adelante, pero por su importancia son colocados al inicio.

Para el caso del relato periodístico, la situación está bien definida y como nos menciona Romero:

“El orden de los acontecimientos de los relatos periodísticos convencionales determinado por la actualidad de los hechos, no se organiza según un orden temporal o causal, sino que se estructura seleccionando lo más reciente como lo más importante y relegando a segundo plano los acontecimientos previos, los cuales casi siempre tienen un valor contextualizador”. (1997:68)

Es decir, al iniciar un relato vamos a dar a conocer una serie de hechos que afectan de alguna manera nuestra vida y que se pueden comprobar, al tiempo que se hace referencia del pasado lo que nos puede servir como punto de partida para que el lector se adentre en la lectura.

En conclusión, al abordar un tema, el relato periodístico tiene información que desea transmitir a sus lectores, cuenta con historias llenas de situaciones reales que pueden envolver a los receptores y que en cualquier momento se pueden comprobar, además, la narración lleva un orden determinado, por lo general inicia con datos actuales y con un personaje que funge como narrador.

CAPITULO 2

TODA UNA VIDA

El objetivo de esta segunda parte, es dar a conocer cómo se construyó la primer línea del Metro. Desde su proyecto en papel, hasta la inauguración. Además, se dará a conocer el desarrollo del Sistema de Transporte Colectivo desde el 5 de septiembre de 1969 hasta julio de 1994. Estos hechos reales, han sido tomados del libro ***Los Hombres del Metro*** y de entrevistas realizadas a personas relacionadas con este Organismo de transporte en la Ciudad de México, Sin embargo, es necesario aclarar, que en el relato interviene un narrador ficticio, llamado David, un convoy del Metro, que no tiene relación alguna con Demetrio o Segurin, personajes ficticios utilizados en campañas del Sistema de Transporte Colectivo y Mario un trabajador real, jubilado en el año 2001. (ANEXO 1. Otros personajes)

2.1. ¿CÓMO SE CONSTRUYE UNA LÍNEA DEL METRO?

Todavía está dormido, no puedo creer que alguien tan fuerte pueda resentir las jornadas de trabajo, en fin, los años no pasan en vano, pero ¿quién lo hubiera imaginado?.

Ni los mismos Aztecas se imaginaron que en lugar de los canales y canoas que utilizaban como vías de comunicación para llegar de un señorío a otro, se construirían túneles y un sistema de transporte capaz de trasladar a millones de personas de sur a norte o de oriente a poniente, en lapsos relativamente cortos y de forma segura.

La evolución de las ciudades se ha caracterizado por su desarrollo económico y tecnológico, sin embargo, algunas veces otro tipo de factores contribuyen para que una ciudad presente cambios en su forma de vida, tal como sucede con el Distrito Federal, donde el aumento en la población originó los primeros problemas de transportación.

El crecimiento de la población en la Ciudad de México se presentó entre 1950 y 1964, al pasar de 3.1 millones a más de 6 millones de habitantes, como lo establecen los registros del Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática (INEGI) correspondientes a ese periodo.

Este crecimiento demográfico y el aumento de automóviles en la capital, dieron como resultado los primeros congestionamientos viales. Tal como lo muestran las estadísticas, en el Centro y sus alrededores circulaban 65 de las 91 líneas de autobuses además de 150 mil automóviles particulares.



Con el crecimiento en la población y los problemas de transporte, surge la idea de construir un tren subterráneo, que inició su construcción a pesar de la falta de apoyo gubernamental. Sin embargo, al paso de los años el proyecto se concretó y hasta la fecha sigue su desarrollo.

Ante los problemas de tránsito, la imaginación de los mexicanos se pone en acción y comienza la etapa de presentación de ideas que podían solucionar los problemas viales. Así surge la idea de crear un tren subterráneo. ¿Túneles en una zona fangosa y susceptible a temblores?, una idea modernista para su tiempo.

Pero cómo se vivía la propuesta en esos momentos, bueno, el licenciado Carlos Abedrop Dávila, comenta:

La iniciativa que culmina con la construcción del Metro de la Ciudad de México, la concibe el Ingeniero Bernardo Quintana Arriola en el año de 1960, en ocasión de una misión comercial a Japón, encabezada por el entonces Secretario de Industria y Comercio, Licenciado Raúl Salinas Lozano.

Nuestros anfitriones japoneses, con la cortesía que le es característica, nos pidieron a los miembros de la misión, empresarios privados y funcionarios públicos, que señaláramos qué cosas queríamos ver, bien fuera instalaciones industriales, de servicios o de cualquier naturaleza.

El ingeniero Quintana Arriola anotó que quería visitar el Metro de Tokio y me invitó a que lo acompañara. No sólo conocimos las instalaciones del servicio al público, sino que, con extraordinaria hospitalidad, se nos recibió en las oficinas donde funcionarios de diferentes especialidades nos informaron sobre la historia del Metro, sus estadísticas de operación, la construcción y financiamiento de nuevas líneas, en fin, todo lo que quisimos saber.²

Los resultados de esta visita a Japón hicieron que el ingeniero Quintana Arriola regresara con una sola idea, crear un tren subterráneo en la Ciudad de México, y comenta:

² STC. **Los Hombres del Metro**, págs. 26 y 27

En cuanto regresamos del viaje a Oriente, y en unión con mis colaboradores, empezamos a estudiar la información que habíamos traído y analizar las posibilidades técnicas de construcción de un Metro en un subsuelo como el de la Ciudad de México, que no parecía propio para un sistema de túneles por donde transitaría el tren subterráneo. Pero una vez encontradas las soluciones técnicas y con una estimación de los costos de la obra, se hizo un estudio bastante completo que Ingenieros Civiles y Asociados (ICA) presentó al gobierno de la Ciudad de México.³

Sin embargo no todo resultó como se esperaba, nuestro país no estaba en una situación económica propicia para realizar grandes obras como era el caso de un tren subterráneo, y nos dice el licenciado Abedrop.

Las limitaciones presupuestales de entonces y el hecho de que nuestro gobierno había roto relaciones con el Banco Mundial, determinaban que no se encontraran recursos para una obra de esa magnitud. El ingeniero Quintana formó un consorcio que dirigía ICA y en el que participábamos la Compañía Mexicana de Comercio Exterior, la Cíe. Francaise d'Importation et d'Exportation (COFIE) y el Banque Nationale de París (BNP). Este consorcio obtuvo amplio apoyo financiero del gobierno francés y propuso la realización "Llave en mano" de la presa de Infiernillo, cuya construcción se inició en 1959. *La idea de Quintana era, que formáramos un consorcio semejante para la realización del Metro.*⁴

En esos momentos, la felicidad se apoderaba del ingeniero Quintana y sus allegados, pero no contaban encontrarse con un personaje que cambio la vida de la Ciudad de México, en especial de la nocturna, el bien recordado "Regente de Hierro", el licenciado Ernesto P. Uruchurtu.

Si supieras dormilón, que ese señor se oponía a tu existencia, para él eran importantes otras cosas, y decía.

³ Entrevista realizada por la Jefatura de Prensa para boletín informativo. 1998

⁴ STC. **Los hombres del Metro**. Pág.28

Como regente del Distrito Federal, consideré que la obra no era factible por su alto costo además, era claro mi gusto por la transportación automotriz urbana a base de vías rápidas, como el Viaducto Miguel Alemán, que ya existía, y el Periférico que estaba en construcción. Esta preferencia no era por capricho; ya que en aquella época, las grandes ciudades de los Estados Unidos, como por ejemplo Nueva York, no habían ampliado sus instalaciones del Metro y mejor optaban por las vías rápidas para automóviles.⁵

Con este pensamiento era difícil suponer que el Metro pudiera ser construido, Sin embargo, para 1967 y siendo ya presidente don Gustavo Díaz Ordaz, quien había expresado su simpatía por construir un transporte subterráneo, nombra al general Alfonso Corona del Rosal como nuevo jefe del Departamento del Distrito Federal. Así lo vivió el licenciado Carlos Abedrop.

En 1967 fue designado regente del Distrito Federal el general Alfonso Corona del Rosal. En lo primero que pensó Bernardo Quintana fue en presentarle el proyecto, ya que sabía de la simpatía del presidente por el Metro y con el interés que mostró el general Corona del Rosal, se iniciaron las negociaciones en firme para presentar una propuesta "llave en mano" con tecnología y financiamiento franceses. El costo total de los primeros 32 kilómetros de Metro que se tenían proyectados parecía inaccesible para las finanzas del Distrito Federal, pero los importantes financiamientos obtenidos y la firme decisión del regente hicieron posible la construcción.

Se consiguió que el gobierno francés otorgara créditos blandos con plazos de 30 años y tasas subsidiadas del 3% anual para una parte de equipo. Se logró el seguro de crédito de COFASE para el resto del equipo importado de Francia y parte de la obra local y adicionalmente, se consiguió, de parte de un sindicato de bancos encabezados por el BNP una importante cantidad de recursos, con lo que el paquete financiero hizo accesible la inversión para una obra de esta importancia.⁶

⁵ Archivo videográfico del consorcio ICA, 1970

⁶ STC, **Los hombres del Metro**. pág. 29

Ahora que ya estaban solucionados los problemas económicos, políticos y hasta sociales, venía la parte más complicada, iniciar las construcciones en plena Ciudad de México, vaya que era difícil, porque lo desconocido siempre es malo y tu eras un total desconocido para los capitalinos, además de que eras tan grande que ibas a cambiar todo su vida, como recuerda el general Corona del Rosal.

El 29 de abril de 1967 se publica en el Diario Oficial el decreto presidencial con el cual se crea un organismo público descentralizado, el Sistema de Transporte Colectivo, con el propósito de construir, operar y explotar un tren rápido con recorrido subterráneo y superficial para el transporte público en el Distrito Federal.

Así, dos meses después, el 19 de junio de ese año, en el cruce de avenida Chapultepec y la calle de Bucareli se realizó la ceremonia de inauguración, la cual me tocó presidir. Así se inicia la obra más grande en la historia de la ciudad, tanto por su dimensión y costo, como por los beneficios que aporta a la población.⁷

Esto se decía por el lado del gobierno, pero la opinión de los representantes de ICA, no está muy lejos de la realidad, como lo comenta el ingeniero Manuel Salvoch Vicepresidente Ejecutivo del Consorcio ICA.

Para la realización de esta obra, se buscó y se obtuvo del gobierno francés un financiamiento de largo plazo, con condiciones apropiadas para proyectos en desarrollo. Y así, con una tecnología adecuada y un financiamiento idóneo, el Departamento del Distrito Federal eligió a la empresa ICA como contratista general, responsable del diseño y ejecución de las obras civiles y electromecánicas.

La programación de las obras y los diseños ejecutivos se elaboraron en un plazo mínimo, resolviendo cuestiones de carácter organizativo de gran escala para que la obra se pudiera iniciar en junio de 1967 y concluir en tiempo y costo programados. Cabe destacar que en los momentos de mayor intensidad llegaron a laborar en la construcción, hasta 38 mil trabajadores y más de 800 técnicos, entre ingenieros, arquitectos, abogados, etcétera.⁸

⁷ Memorias del general Corona del Rosal, para archivo del STC-Metro, 1980

⁸ Primer anuncio comercial del Metro que el consorcio ICA transmite en el D.F., México, 1969

Oye “Mariño”, ¿qué pasa?, espérame tantito, ¿qué pasa contigo?, te olvidas de mi, esta bien que voy despertando pero no me olvides.

Cómo me voy olvidar de ti, si eres mi mejor amigo pero estabas bien dormido y no quise molestarte

Aunque no lo creas me sentía muy cansado, ayer terminé muerto, pero dime ¿de qué hablabas?

Recordaba todo lo que hemos pasado para estar aquí. Pero que bueno que ya que estas despierto, para que me cuentes algo de los túneles, ¿cómo fue que se construyeron?.

Claro eso lo escuché un día, cuando estaban platicando un ingeniero y otro conductor. Le decía que primero se hacen dos zanjas en forma paralela, posteriormente se cuellan y se dejan fraguar, esto dará como resultado los muros. Después se excava entre los muros y se tiende el piso, para finalmente construir la losa del techo. Este método de construcción se conoce como “Muros de Milán”, ¿pero qué decía ICA de la construcción?:

El sistema de los muros de Milán elimina el riesgo de deslaves laterales del suelo hacia el interior, evitando daños a las construcciones vecinas, además hace posible trabajar en espacios más angostos y el bombeo del agua filtrada del subsuelo se puede efectuar en un espacio limitado, que es sólo el existente entre ambos muros, lo que permite desalojarla con mayor rapidez y prácticamente sin afectar la consistencia del subsuelo a los lados del túnel.⁹

Vaya y yo que pensaba que una máquina parecida a un gusano era la que hacia los túneles.

Bueno, esa es otra técnica de construcción que según comentaba el ingeniero, se utiliza en zonas donde hay cerros o montañas o zonas duras no fangosas como la Capital.

No cabe duda que los ingenieros mexicanos son de lo mejor que hay en el mundo. Pero ¿cómo vivía esos momentos?. El licenciado Leopoldo González Saenz, primer director del Metro, explica:

Escasamente dos años más tarde del inicio de trabajos, el 4 de septiembre de 1969, el general Alfonso Corona del Rosal y otras autoridades del Departamento del Distrito y del Sistema de Transporte Colectivo se dan cita en la estación Insurgentes de la línea 1. Y es precisamente el Coronel, quien deposita el primer boleto de la historia.

Y momentos mas tarde, en un flamante convoy naranja realizamos el primer recorrido entre las estaciones Insurgentes y Zaragoza, un viaje de gala, por la forma en que vestían los invitados. Todos de traje, bien peinados y perfumados, listos para la ocasión.¹⁰

Con este gran momento, el proyecto de un subterráneo no llegaba a su fin, por el contrario, iniciaba una nueva era en la vida de la Ciudad de México, como nos cuenta el arquitecto Ángel Borja Navarrete, al tiempo que significaba un nuevo reto par los ingenieros y arquitectos mexicanos, que hasta ese momento habían sorprendido al mundo con la construcción de túneles en una zona fangosa. (Anexo 2. Primeras 3 líneas)

⁹ STC, **los hombres del Metro**, p.31

¹⁰ Entrevista realizada al licenciado Alfonso Caso, ex director del Metro, mayo de 1999

El programa se cumplió y la ciudad tuvo sus primeros 40 kilómetros de Metro en un tiempo record, 40 meses. Cabe destacar el apoyo de los franceses al grado de retrasar pedidos de carros fincados con anterioridad para el Metro de París para hacer lugar a los carros mexicanos y permanentemente había especialistas galos supervisando las instalaciones electromecánicas.

Los primeros meses ellos se hacían cargo de la operación, pero trajeron sus manuales y documentos necesarios para la buena operación del Metro, fue entonces, que los técnicos mexicanos pudieron hacerse cargo de la empresa..¹¹

Sin duda, el ingeniero Bernardo Quintana Arrijoja y todos los que intervinieron en la creación del Metro fueron el motor que hizo realidad uno de los proyectos de mayor contenido técnico y social que se hayan efectuado en nuestro país, haciendo realidad algo que en su momento se calificó como la “Obra Imposible”.

Bueno, esa es tu versión, pero hay otra en lo profundo de los túneles y esa es otra historia, porque tú sabes ¿qué hizo la finada María Félix por el Metro?, ¡no! ¿verdad?, pues deja que te cuente.

El Metro de la ciudad de México se lo debemos en gran parte a María Félix, debido a que el Sistema de Transporte Colectivo recibe su primer financiamiento por parte de Alex Berger, un banquero francés que estaba enamorado de la Doña y con quien se casó el 20 de diciembre de 1956.

Se dice que meses después de la boda, la actriz presionó a su esposo para que otorgara el dinero con el que se empezaría los 42 kilómetros de obra del Metro, por eso decía orgulloso que el Metro de la ciudad era de María.¹²

¹¹ Palabras del arquitecto Borja Navarrete para proyecto de revista interna del STC-Metro, septiembre de 1999

¹² TV Azteca, CON SELLO DE MUJER, Canal 13, 5 de septiembre de 2001

Vaya, de lo que entera uno, se podría decir que gracias a La Doña hay Metro en la Ciudad de México. Pero eso habría que confirmarlo, mejor te platico lo que sucedió después.

2.2 LAS PRIMERAS SEÑALES DE VIDA.

Una vez aprobado el proyecto de construcción, se puso en marcha la primera etapa, la cual consistía en el trazo de las tres primeras líneas del Metro y que abarcaría del 5 de septiembre de 1969 al 10 de junio de 1972. Sin embargo, los trabajos se concluyeron con anticipación. Pero es mejor que una persona que lo vivió, como el ingeniero Manuel Salvoch nos comente ¿qué pasó?:

En los momentos de mayor intensidad en la construcción de las obras, llegaron a laborar en ellas hasta 38 mil trabajadores y más de 800 técnicos, entre ingenieros, arquitectos, abogados, etc., lo que dio como resultado que entre diciembre de 1969 y noviembre de 1970, luego de tres años de trabajos se pusieran en marcha las tres primeras líneas del Sistema.¹³

En verdad que los trabajos rebasaron las expectativas y los propios trabajadores estaban sorprendidos de los resultados y el 1° de agosto de 1970 se inaugura el primer tramo de la línea 2, de Tasqueña a Pino Suárez, y eso no es todo, para darle un mayor realce al aniversario de nuestra Revolución, el 20 de noviembre de ese mismo año es inaugurado el tramo inicial de la línea 3, la cual corría de Tlatelolco a Hospital General.

¹³ STC. **Los Hombres del Metro**, 1999. pág. 30

No lo puedo creer, ¿cómo sabes tantas cosas?, ni siquiera yo puedo recordar todo lo que ha pasado desde que llegué aquí.

Pues qué esperabas de una persona que ha trabajado 26 años para el Metro. y ha visto como se extiende la Red.

Cronología de inauguraciones de Nuevas Líneas y Ampliaciones hasta el año 2000		
Línea	Tramo	Fecha de inauguración
1	Zaragoza-Chapultepec	05-septiembre-1969
	Chapultepec-Juanacatlán	11-abril-1970
	Juanacatlán-Tacubaya	20-noviembre-1970
	Tacubaya-Observatorio	10-junio-1972
	Zaragoza-Pantitlán	22-agosto-1984
2	Tasqueña-Pino Suárez	01-agosto-1970
	Pino Suárez-Tacuba	14-septiembre-1970
	Tacuba- Cuatro Caminos	22-agosto-1984
3	Tlatelolco-Hospital General	20-noviembre-1970
	Tlatelolco-La Raza	25-agosto-1978
	La Raza-Indios Verdes	01-diciembre-1979
	Hospital General-Centro Médico	07-junio-1980
	Centro Médico-Zapata	25-agosto-1980
Zapata-Universidad	30-agosto-1983	
4	Martín Carrera-Candelaria	29-agosto-1981
	Candelaria-Santa Anita	26-mayo-1982
5	Pantitlán-Consulado	19-diciembre-1981
	Consulado-La raza	01-julio-1982
	La Raza-Politécnico	30-agosto-1982
6	El Rosario-Instituto del Petróleo	21-diciembre-1983
	Instituto del Petróleo-Martín Carrera	08-julio-1986
7	Tacuba-Auditorio	20-diciembre-1984
	Auditorio-Tacubaya	23-agosto-1985
	Tacubaya-Barranca del Muerto	19-diciembre-1985
	Tacuba-El Rosario	29-noviembre-1988
8	Garibaldi-Constitución de 1917	20-julio-1994
9	Pantitlán-Centro Médico	26-agosto-1987
	Centro médico-Tacubaya	29-agosto-1988
A	Pantitlán-La Paz	12-agosto-1991
B	Buena Vista-Villa de Aragón	15-diciembre-1999
	Villa de Aragón-Cd. Azteca	30-noviembre-2000

Cuadro del compendio de datos técnicos del Metro, año 2000 (Anexo 3, crecimiento de la Red)

Tal vez no podríamos hablar de tantas fechas, pero si de etapas, como se puede ver en los archivos del consorcio ICA, que dicen.

La primera etapa de construcción del Metro se inicia el 19 de junio de 1967 con la inauguración de las obras en la línea 1, y concluye el 10 de junio de 1972 con la terminación del tramo Tacubaya a Observatorio de la misma. En esta primera etapa se construyeron las tres primeras líneas del Sistema de Transporte Colectivo, con una longitud de *42.4 kilómetros con 48 estaciones*.¹⁴

Precisamente al construirse estas líneas, empiezan las innumerables historias que hoy recorren los túneles, andenes y oficinas del Metro, es más, los trenes tenemos muchas cosas que contar, por ejemplo, una vez escuché a trabajadores de vías platicar lo que sucedió en la estación Pino Suárez, donde se realizaban las labores de excavación y con base en los trazos de construcción se encontraron por casualidad los restos de un adoratorio Mexica, donde sobresale una pirámide, la que al parecer esta dedicada al dios del viento Ehécatl, y es esta pirámide la que se tomó como símbolo para elaborar el logotipo de la estación.

Con este descubrimiento el Metro nos recuerda todos los días, que nuestras raíces y su arquitectura no pudieron ser destruidas y aunque fueron ocultadas, al final resurgieron para mostrarnos su calidad y que estemos orgullosos de ello.

Así es, si algo ha caracterizado a los mexicanos es su arquitectura, y el Metro no podía ser la excepción, por eso una vez que los ingenieros realizaron lo que podría considerarse como la obra negra, los arquitectos buscaron materiales nacionales de alta durabilidad y de fácil limpieza, todo ello para darle una apariencia agradable y así continuar con las etapas siguientes de construcción.

¹⁴ Archivo documental del consorcio ICA solicitado por el STC-Metro para realizar archivo histórico mayo de 1998

Ya hablamos de las estructuras y de las personas que dieron origen al Metro, ¿pero qué opinaba el primer director del Sistema? (Anexo 4, Directores del STC), he aquí cómo lo vivió Leopoldo González Sáenz:

Me siento muy reconocido por la oportunidad histórica de ser pionero al lado de tanta gente importante como el ingeniero Bernardo Quintana Arrijoja o el arquitecto Ángel Borja Navarrete entre otros, en la construcción y operación de una obra tan importante como ésta, de las que en verdad honran y prestigian a la República.¹⁵

Imagínate, ser el primer director de un sueño hecho realidad, del medio de transporte que habría de cambiar la vida de la Capital. ¿Cuántos problemas y satisfacciones habrá tenido?

Más allá de los problemas y las satisfacciones, los contratiempos que se presentaron. Esas decisiones que debían tomarse al momento y en caso de ser erróneas podían constituir un gasto fuera de lo previsto, ante ello el ingeniero Leopoldo González decía:

Meses después de iniciada la obra, el ingeniero Jorge Derou, director del Metro de París y jefe de la asesoría francesa, preocupado le explicó al regente Corona del Rosal la necesidad de construir las estaciones de 150 metros de largo, sobre todo por la alta densidad demográfica de la capital, la situaban entre los casos de gigantismo urbano y tenía miedo de que las estaciones con 100 como estaban previstas fueran insuficientes.

Una vez que se acordó hacer las estaciones de 150 metros, se podían recibir trenes de 9 carros en lugar de 6 como estaba previsto. Además se agregaron 12 kilómetros de vía superficial aprovechando el derecho de vía del tranvía sobre calzada de Tlalpan.¹⁶

¹⁵ Entrevista al ex director del Metro Leopoldo González Sáenz, para archivo histórico del STC, 1998

¹⁶ Memorias del ingeniero González para memorias del STC, 1997

Oye, ahora que mencionas la calzada de Tlalpan, entre los trabajadores de vías o instalaciones fijas como se les conoce, platicaban hace tiempo del ¿por qué la prisa por terminar la línea 2 hasta Tasqueña?, y entre risas decían, pues cómo íbamos a llegar al Azteca si estaba bien lejos, había que llegar de alguna forma era el primer mundial de futbol en nuestro País, y había que apurarse.

Claro carnalito, si algo mueve a nuestra gente es el “fut” y por él somos capaces de casi todo, además, para esa fiesta había que tener todo listo. Sin embargo, no todo fue felicidad y durante el periodo de 1970 a 1976, siendo director del Sistema el ingeniero Jorge Espinoza Ulloa, empezaron los problemas de funcionamiento, algo difícil de creer, porque no era posible que una obra y equipos nuevos tuvieran fallas.

En 1971 se empezaron a registrar un número importante de fallas en los motores de tracción. No parecía lógico que comenzasen a fallar tan pronto. El análisis del problema llevó a los ingenieros mexicanos a la conclusión de que los motores no estaban diseñados para trabajar a las velocidades que desarrollaban los trenes en el Metro de México, pues esos mismos motores no daban ningún problema en el Metro de París, donde la velocidad máxima era de 60 kilómetros por hora.

En cambio el trazo con menores curvas del Metropolitano como se le conocía en ese momento permite a los trenes alcanzar los 80 kilómetros por hora, forzando la tracción de los motores.¹⁷

Sin embargo, una vez solucionado el problema de los motores y algunos otros, como una vibración excesiva al desarrollar altas velocidades, que se solucionó cambiando el tipo de suspensión en los carros, la aceptación del Metro se reflejó en una creciente afluencia de usuarios entre 1971 y 1976, donde se pasa de 329 millones a casi 605 millones de pasajeros anuales.

¹⁷ Entrevista al ingeniero Jorge Espinoza Ulloa para memorias del STC-Metro, 1970.

PRINCIPALES RESULTADOS DE OPERACIÓN¹⁸

CONCEPTO	1969	1979	1989	1999
PASAJEROS TRANSPORTADOS POR LA RED	27'861,122	837'498,700	1,542'934,195	1,273'444,765
KILÓMETROS RECORRIDOS EN SERVICIO	631,639	9'843,667	28'681,650	36'647,018
TOTAL DE CARROS	90	882	2,296	2,589

Pero eso no es todo, la verdadera prueba de fuego para las instalaciones del Metro, fueron los sismos del 30 de enero y 26 de agosto de 1973, en ambas ocasiones los trabajadores de vías y equipos de seguridad realizaron inspecciones minuciosas para verificar que no hubiera daño alguno.

Eso de los temblores es terrible, no se como pudieron construir más túneles, sí la gente empezaba a tener miedo de los derrumbes.

Era el momento de comprobar si los muros de Milán eran capaces de resistir el fenómeno natural para el cual fueron destinados.

En conclusión, y para beneplácito de todos, las instalaciones construidas en una zona fangosa habían resistido sin daños de consideración a uno de los fenómenos naturales para los que fueron diseñados, con ello quedó demostrado que los ingenieros mexicanos realizaron un excelente trabajo y que al pasar los años el Metro contaría con instalaciones seguras para sus usuarios.

¹⁸ STC- Setravi. Compendio de datos técnicos del Metro. Año 2000. pág.56

Espera, no todo fueron pruebas superadas, hubo un momento que muy pocos recuerdan, pero cada vez que hay una falta de energía eléctrica, los trabajadores que revisan los cableados lo comentan y nosotros los trenes no sabemos qué hacer. El 27 de agosto de 1974 sucedió lo imprevisto, una falla en el suministro de energía eléctrica provocó que el servicio se suspendiera por 40 minutos, lo que hizo necesario que se desalojaran todos los trenes y la desconfianza por subirse a un tren que corría por debajo del suelo se acrecentó, fue difícil recuperarse pero en los días siguientes se explicó que una falla de este tipo no ponía en riesgo la integridad de los usuarios, sólo los retrasaba en sus planes, ¿te imaginas si eso sucediera en estos días?. Sería terrible, ¿o no?.

Terrible lo que ocurrió aquel 20 de octubre de 1975, fue en verdad uno de los momentos que no quisiera recordar, aquella falla sirvió para instalar un nuevo pilotaje en los trenes y un sistema de señalización en los túneles. Pero en especial, dejó al descubierto que las medidas de seguridad en el STC no eran las adecuadas.

Desde ese momento se instaló un sistema de señalización con semáforos, límites de velocidad y comunicación entre el Puesto Central de Control y los conductores, eso son los foquitos que vemos en los túneles y que la mayoría de las veces ocasionan el frenado intempestivo del convoy.

Eso lo debemos dejar bien claro, cuando el PCC detecta algún cuerpo extraño en las vías, exceso de velocidad en un tren o acercamiento entre dos convoyes, automáticamente detiene el avance, siempre de manera inmediata, lo que provoca las frenadas bruscas y el malestar entre los usuarios.

Y la que paga el pato es mi mamá, porque siempre me la recuerdan, sin tomar en cuenta, que algo está pasando en algún lugar de la línea y el tiempo que se necesita para verificar lo que sucede es de casi 4 minutos, más el tiempo de recorrido, produce que el tren se detenga por espacio de 6 minutos, una eternidad para los impacientes usuarios

Pues sí, mientras los recorridos no sean lentos o el tren se frene como microbus la gente no protesta, es más, pasa desapercibido el servicio, pero cuando hay un retraso o una suspensión en el servicio, no me la acabo. De viejo e inservible no me bajan. Sin darse cuenta que el mantenimiento y la renovación en los equipos se hace a diario. Pero cuéntame ¿qué sucedió en 1975?, ¿por qué fue terrible?.

CAPITULO 3

¿QUÉ SUCEDIÓ?

Las medidas de seguridad que el Sistema de Transporte Colectivo ha implementado en sus instalaciones y servicio, en algunos casos son consideradas como fallas, debido a que afectan el recorrido de los trenes. Sin embargo estas medidas se han implementado con el paso de los años y como resultado de accidentes como el ocurrido el 20 de octubre de 1975.

3.1. ACCIDENTES EN LA RED

Cómo sucede en la mayoría de los accidentes, cada quién da su versión, y la mía se remonta a lo que sucedió en las oficinas que existían junto a la estación Pino Suárez, a donde llegué a trabajar en abril de 1972. Eran casi las 9 de la mañana cuando nos llegó la noticia del choque de dos trenes, ¿cómo?, ¿cuándo?, ¿dónde?. Esas eran las preguntas en el ambiente y nadie sabía que contestar, sin embargo, el paso de las horas nos dio respuestas llenas de horror.

Tal como nos comenta Concepción Alonso actual secretaria del jefe de Prensa del STC y que colaboraba con el equipo de síntesis del Organismo:

Ese día llegué tempranito y apenas empezábamos a clasificar la información de los periódicos, cuando nos hablaron, recuerdo bien que la compañera Lucy Maldonado contestó el teléfono y muy asustada nos dijo: ¡acaban de chocar dos trenes!, ¡rápido! ¡avísale al jefe!, la verdad no supe que hacer, el miedo se apoderó de mí y no supe que hacer.

Fue como si una cubeta de agua helada cayera sobre mi espalda, me preguntaba ¿cuánta gente estaría herida o muerta?, ¡los niños!. Era la hora en que muchas mamás llevaban a sus pequeños a la escuela. Le pedía a Dios que el accidente no hubiera sido de graves consecuencias.¹⁹

Por desgracia los resultados habían sido fatales, como lo señalaron las estadísticas del día siguiente:

Los reportes oficiales indican que fueron 23 los muertos y 36 los heridos. Pero informes extraoficiales señalaron que fallecieron 80 personas, además de un número difícil de cuantificar de heridos y mutilados.²⁰

Hace un tiempo nos tocó transitar por la Línea 2 y al hacer nuestro última corrida sentía como un viento frío recorría cada uno de mis vagones, era un frío que me calaba hasta las llantas, bien dicen que en la noche las cosas se perciben de otra manera, como nos contaban los trabajadores de mantenimiento nocturno.

Todo sucedió la mañana del 20 de octubre de 1975, eran casi las 8:30 de mañana y el convoy MO-113 que venía de Chabacano embistió a otro que se encontraba detenido en la estación Viaducto. El accidente hizo que el primer carro de uno se encimara con el último del que estaba detenido, el ruido del choque y los gritos de los pasajeros fueron impresionantes..²¹

La verdad es difícil calcular el número de muertos, heridos y mutilados, porque la mayoría de los cuerpos fueron llevados a la estación Zaragoza, que se improvisó como semefo.

¹⁹ Entrevista a la señora Concepción Alonso secretaria en el STC desde el 1° de junio de 1971, mayo 2002

²⁰ Flores Sánchez, Gabriela. *Macrópolis*, 18 de junio de 1992

²¹ Entrevista al señor Javier Ramírez, jubilado del STC a los 30 años de servicio en 2001.

El accidente tomó por sorpresa a todos, y ratificó que una máquina con alta tecnología podía fallar, lo que provocó la desconfianza entre los habitantes de la capital contradiciendo las declaraciones de los funcionarios del naciente medio de transporte. Como relata el periodista Manuel Magaña Contreras.

Hasta el 20 de octubre de 1975, en el Sistema de Transporte Colectivo se afirmaba que “en el Metro no son posibles los accidentes”. Dicha aseveración se basaba en que el Puesto Central de Control y el piloto automático no permiten que un convoy se acerque a otro a una distancia menor a 200 metros.

Sin embargo, en esa fecha, al embestir el convoy MO-113 al que se encontraba en la estación Viaducto Piedad de la Línea 2, en sentido de norte a sur, se produjo una de las grandes tragedias que han enlutado muchos hogares de la ciudad de México.²²

Por cierto, otros trenes me cuentan que en esa fecha se utilizaba un pilotaje traído del Metro de París y que pudo fallar como lo hicieron algunos motores, y el conductor no tuvo nada que hacer. Simplemente porque no es lo mismo transitar en París que en la Ciudad de México.

Ahora que lo mencionas, la mayoría de las personas culparon al conductor, pero qué tan culpable fue el controlador, él tenía la visión de los trenes desde el Puesto Central de Control y sabía que el pilotaje automático no podía fallar. Entonces ¿qué tanta responsabilidad recaía en los controladores de tráfico?.

Es difícil contestarlo pero la noticia le dio la vuelta al mundo y el único culpable fue el conductor del tren que llegó a impactarse, y que por cierto, logró salvarse, como nos dice la periodista Gabriela Flores Sánchez de la revista semanal *Macrópolis*:

²² Magaña Contreras, Manuel. *SIETE REGENTES Y UN REPORTERO. De Uruchurtu a Camacho Solís. 1991*

Carlos Fernández Sánchez, conductor del tren que provocó el accidente, logró salvar su vida al arrojarse fuera del vagón, poco antes del choque. El ministerio público lo consideró culpable.²³

Por lo que sé, fue un accidente “raro” ya que se contaba con el pilotaje automático que no permitía el acercamiento de los trenes, y más extraño resulta que el conductor salga con vida y con una cuantos golpes por la caída, después de saltar de la cabina impactada contra el vagón parado.

Pero tú no sabes, a nivel de vías se comenta que el conductor no iba solo, y tampoco estaba en sus cinco sentidos.

¿Qué quieres decir?, esa es una regla primordial, hasta para los niños que conducen bicicletas. Sí manejas que sea en buenas condiciones y con la debida precaución.

Pues sí, pero... según cuentan Carlos venía un poco desvelado y recuperándose de una noche de copas, ya sabes, que vamos a bailar, una no es ninguna, total mañana te recuperas, en fin, todo lo que sucede cuando sales con amigos. Y si le aumentas un acompañante... bueno... recuerda que una distracción manejando y adiós, pero todo esto es un supongamos, porque nunca se lo comprobaron.

Pero supongamos que fue así, entonces surgen muchas preguntas, ¿quién autorizó al conductor manejar así?, ¿quién lo acompañaba?, ¿en verdad perdió el control?.

Si fue un descuido de segundos ¿cómo tuvo tiempo para saltar y salvarse?, son tantas las dudas y tantas las respuestas, pero en ese momento Carlos Fernández fue considerado culpable y presentado ante el Ministerio Público, pero ¿cuál era la postura de la regencia capitalina?, Manuel Magaña nos dice.

²³ Flores Sánchez, Gabriela. **Macrópolis**, No.15, p. 34. 18 de junio de 1992

El regente Sentíes²⁴, al ser informado de la tragedia, se dirigió inmediatamente al lugar. “Preferí estar en el accidente, antes de informarle al señor presidente de todo lo que había ocurrido”. De acuerdo con la época, Luis Echeverría ordenó inmediatamente la creación de una comisión investigadora que formaron el propio regente; el procurador del Distrito Federal, Horacio Castellanos Coutiño y el director del Metro.

Sin embargo, ni se toma en cuenta que existe el mencionado Puesto Central de Control, con indicadores electrónicos y computarizados que impiden el acercamiento de un convoy a otro, y como lo aseguró en varias ocasiones Espinoza Ulloa, hay un piloto automático. El percance –en buena lógica-, se debió a una falla en dichas instalaciones.²⁵

Como siempre, el error fue humano, la tecnología extranjera, en este caso francesa no podía fallar, el pilotaje encargado de controlar la velocidad y el frenado del metro estaba en perfectas condiciones.

Por lo tanto no podía haber fallado y así lo determino el Ministerio Público, al declarar culpable del accidente a Carlos Fernández Sánchez, conductor del convoy.

Pero nadie defendió al conductor, ¿qué tal si no fue culpa suya?, tal vez falló el pilotaje, o ¿alguien en el Puesto Central de Control (PCC), se equivocó?

Buena pregunta, en ese momento hubo dos puntos de vista, por un lado, funcionarios del STC dieron su versión, y Gabriela Flores lo recuerda:

El Metro es más seguro por el pilotaje automático, dijo Eduardo Marín Conde, jefe de difusión del STC. Agregó que se ha establecido un sistema de seguridad más complejo, pero avanzado tecnológicamente.²⁶

²⁴ El licenciado Octavio Sentíes asumió el cargo de Jefe del Departamento del D.F. el 16 de junio de 1971, siendo presidente el licenciado Luis Echeverría

²⁵ Magaña Contreras Manuel, *SIETE REGENTES Y UN REPORTERO*, 1991, pág. 181

²⁶ Flores Sánchez, Gabriela. *MACRÓPOLIS*, No. 15, jueves 18 de junio, 1992, México, D.F. pág.34

Y por otro, expertos del STC opinaron:

Que el percance se debió a un posible descontrol en el PCC, ubicado en la calle de Delicias. Sobre todo, dijeron que esto no podía suceder humanamente por que el control automático no permite que un convoy se acerque a otro.²⁷

Esto fue tomado por muchos trabajadores como una evidencia para demostrar la inocencia de su compañero, sin embargo dicha versión nunca fue tomada en cuenta para las averiguaciones, lo que provocó que trabajadores y usuarios pensaran que Carlos Fernández había sido el *chivo expiatorio*.

Así que la justicia dictaminó su fallo y lo declaró culpable. Oficialmente se dijo que a 12 años de prisión, sin derecho a fianza, otros dijeron que a 15 y otros tantos que salió libre bajo fianza.

Por cierto, entre algunos conductores se dice que Carlos salió libre al cumplir su condena y se fue a vivir a Guadalajara en donde se dedica a trabajar como taxista, otros dicen que los recuerdos lo dañaron emocionalmente y vive con su familia en algún lugar de la República.

Ya que hablas de recuerdos, la vez que nos tocó cubrir el recorrido de la Línea 2, uno de los técnicos me decía:

Por la noche, después de las 12, tengan mucho cuidado y no se asusten por lo que vea o escuchen, ya que en el tramo donde ocurrió el accidente del 75, cuentan que se aparece una niña la cual corre y juega por las vías. Se dice que es el espíritu de una pequeñita, la cual viajaba junto a sus padres y cuyo cuerpo no fue reconocido, ni reclamado por familiar alguno, por lo que su cuerpecito pasó a la fosa común, junto a otros que tampoco fueron identificados.²⁸

²⁷ Flores Sánchez, Gabriela. *Ob Cit. Pág. 35*

²⁸ Entrevista al señor Esteban García, trabajador de mantenimiento nocturno en L-2, mayo de 2002.

Pero eso no es todo, algunos trabajadores de mantenimiento nocturno, cuentan que la cabina del tren accidentado se encuentra en el Instituto de Capacitación y Desarrollo (INCADE) ubicado en el taller Zaragoza, donde se imparten los cursos para los aspirantes a conductor y por las noches el viento y un suave lamento provoca que un extraño frío recorra el cuerpo hasta paralizarlo.

El corazón empieza a latir aceleradamente y no puedes estructurar palabra alguna. Algo muy parecido a lo que te sucedió el día que cubrimos la línea.

Vaya que este accidente en línea 2 tiene muchas versiones, como las que nos cuenta Manuel Magaña:

Dentro de las investigaciones que se realizaron sobre el accidente, se pudo averiguar que “alguien no identificado hizo funcionar la alarma en uno de los carros del convoy embestido”. Otra versión señalaba que “mientras estaba parado dicho tren, otro pasajero que había quedado atrapado en las puertas, retrasó su salida”.²⁹

No puedo imaginar lo que la gente de la ciudad decía, era darle la razón a la duda, porque hasta ese momento los capitalinos no tenían la suficiente confianza para subirse al Metro y con este accidente menos, por lo que la Alianza de camioneros se vio beneficiada al incrementar su número de pasajeros.

Bien dicen que en las noches se requiere de una buena condición física y de mucho valor, aunque los trabajadores nunca van solos, siempre en cuadrillas o de dos en dos, no vaya a suceder algún accidente y ni quién se entere, como ya sucedió alguna vez.

¿ya se dio?, ¿a qué te refieres?

²⁹ Magaña Contreras Manuel, SIETE REGENTES Y UN REPORTERO, P-184.

A lo que sucedió con un jefe de estación, esta historia es conocida por muchos pero el ingeniero Luis nos platica lo que le sucedió un día:

Era 25 de noviembre de 1989 y una mujer se había arrojado al paso del convoy en la estación Hidalgo, con la suerte de quedar viva debajo del tren, la delicada operación de rescate obligó a interrumpir el servicio en las estaciones contiguas, estableciéndose provisionalmente recorridos entre La Raza e Indios Verdes.

Con un traje color tabaco, el inspector Víctor Castilla Platanoff abordó en la estación Basílica el tren número 25 con dirección a La Raza. Al llegar a la estación Potrero escuchó que lo voceaban, indicándole que se trasladara a la estación Hidalgo. Al no haber servicio, lo lógico era salir a la superficie y tomar un taxi, pero algo lo impulsó a descender a la vías y caminar hacia La Raza, delante del tren detenido en la estación. Sin embargo nunca se cercioró si el conductor se había enterado de su acción.³⁰

Ya que lo mencionas, entre los conductores se comenta lo que sucedió.

La conductora que transitaba con dirección a Indios Verdes entre La Raza y Potrero, lo encontró a medio camino, y el inspector le dio instrucciones de seguir adelante. Ella fue la última persona que lo vio con vida.

Lo cierto es que la muerte del inspector fue advertida horas después de que ocurrió, cuando el personal revisaba el tren 25 en la terminal de Universidad para averiguar la posible causa de un bloqueo reportado por el conductor, hallándose atorados en la escobilla de un carro los restos humanos que no podían ser de la mujer arrollada por la mañana. Y no pasó mucho tiempo para que se relacionara el terrible hallazgo y la desaparición de Platanoff.³¹

³⁰ Entrevista a Mario de León, jubilado de la Gerencia Comunicación Social, 2 de abril de 2002

³¹ Relato del señor Clemente Segovia conductor de 1970 a 1980, marzo de 2002

Sin embargo, ahí no termina la historia, porque al parecer un fantasma se aparece ante los trabajadores del Sistema, como nos cuenta un Policía Auxiliar, que prefirió quedar en el anonimato porque muchos lo consideran como loco.

Meses después del accidente, cuando hacia un recorrido nocturno en la interestación Potrero - La Raza, un hombre de traje tabaco me comunicó su intención de continuar su recorrido por la vía, sin más le pedí sus datos para reportar su presencia al PCC. El inspector me dio su nombre y número de expediente, lo tomé y no puse mayor atención hasta que el jefe del PCC vio los datos del difunto en la bitácora.³²

Pero como sucede en la mayoría de los casos que tienen relación con lo sobrenatural, nada ha podido ser comprobado, pero se realizó una misa por el descanso del inspector fantasma, en el andén más cercano al lugar del accidente.

Con estas historias nadie quisiera trabajar en los túneles del Metro por la noche y madrugada, imagina que un día nos encontremos al fantasma, ¡me muero!, mejor dicho, dejo de circular.

No lo tomes así, estos accidentes no han sido culpa tuya, a veces sucedieron por descuidos o desconocimiento de las reglas que deben seguir los trabajadores al estar en la zona de vías, algo que sucede con frecuencia, es más, ¿cuántos de los trabajadores de instalaciones fijas como se le conoce a las vías, conocerán su reglamento de seguridad?. (ANEXO 3. Reglamento de vías)

Y ni que decir de los usuarios, ¿cuántos sabrán que existe o conocerán el reglamento del Metro?, en los accesos de entrada debería haber un cartel que nos indicara que debemos y no hacer en las instalaciones, y que señalara:

³² Comentario del Policía Auxiliar Calros Padilla, adscrito al STC. 6 de mayo de 2002

**Reglas básicas para el uso correcto
de las instalaciones del STC³³**

El “Reglamento del Servicio de transporte de Pasajeros en el Distrito Federal” contiene diversas reglas que deben acatar los usuarios del Metro, con el propósito de hacer un uso adecuado de las estaciones y los trenes del SISTEMA DE TRANSPORTE COLECTIVO entre éstas destacan las siguientes:

- Queda prohibido el acceso a las cabinas de conducción del convoy, ya que sólo el personal capacitado del STC conoce los mecanismos de operación.
- Hacer uso de las palancas de emergencia del tren en el momento en que lo necesiten los usuarios.
- Cuando el tren se encuentra a su máxima capacidad no deben forzarse las puertas del mismo para ingresar. Recuerde que es más seguro esperar el siguiente.
- Accionar las palancas de emergencia colocadas en los andenes cuando se presente un incidente de gravedad.
- No utilizar dispositivos que son de uso exclusivo del personal del STC como son los teléfonos en andenes y plataformas para sillas de ruedas.
- No descender a las vías por ningún motivo.
- Cuando un objeto metálico de gran volumen cae a las vías, debe reportarse de inmediato ante el personal del STC, ya que si no se retira podría provocar un accidente.
- Está prohibido fumar y provocar fuego en las instalaciones del Metro.
- Depositar la basura en los cestos instalados para tal propósito.
- No rebasar la línea amarilla

Estas normas de seguridad son las que rigen el servicio de Sistema de Transporte Colectivo hasta la fecha y son las que han dado a los capitalinos la confianza de utilizarlo y de solicitar que se extienda. Por cierto, una pregunta para los funcionarios del Metro, ¿dónde estarán colocados los dichos cestos de basura?. Un poco los usuarios y un poco las autoridades, hay que trabajar juntos para mantener limpias las instalaciones.

³³ Publicado en el periódico El M, 4 de abril del 2002, p.14, México, D.F.

3.2. EL METRO EN NUESTROS DÍAS

Los accidentes de tipo técnico se tratan de evitar al máximo, pero los accidentes naturales no tienen fecha ni hora, como sucedió con los terremotos del 19 y 20 de septiembre de 1985. Sin embargo, las instalaciones del Metro resultaron afectadas tan sólo 5 minutos, debido a una falla en el suministro de energía, algo externo e independiente al Organismo.

Recuerdo que esa mañana estaba nublado e iniciábamos el recorrido de Universidad a Indios Verdes cuando una falta de energía eléctrica hizo que nos detuviéramos, para todos fue una sorpresa, ya que aparentemente no había una razón para detenernos, aunque segundos después un ligero movimiento empezó a sentirse, fueron segundos que parecían minutos, hasta que por fin se detuvo.

Fue entonces cuando logré comunicarme al PCC y poco a poco me enteré de la desgracia que envolvía a todo el pueblo de México. Unidades habitacionales, restaurantes y hospitales se habían venido a tierra, el servicio se suspendió durante 4 horas, para revisar las instalaciones detalladamente, sin que se encontraran daños graves. Era hora de trabajar con más ganas y sin parar, porque sólo en Metro podías llegar a un caído Centro Médico, al Hospital Juárez o al Conjunto Pino Suárez.

La verdad, fueron momentos angustiantes y llenos de impotencia, porque veías a padres de familia que corrían en busca de sus hijos, a esposas que buscaban al amor de su vida y viceversa. Y nosotros aquí... pegados a las vías, observando cómo toda una ciudad se envolvía en la desgracia.

Como podrás darte cuenta, el Metro ha soportado malos momentos, y lo que inició como un medio para agilizar la vialidad en el centro de la Ciudad, se ha convertido en la columna vertebral del transporte en la Capital, con 11 líneas una de las cuales se ha logrado extender hasta el Estado de México, tal como lo señaló el Ingeniero Cuauhtémoc Cárdenas Solórzano:

El Sistema de Transporte Colectivo, orgullo y prodigio de la ingeniería mexicana, columna del transporte público de pasajeros en el Distrito Federal y la Zona Metropolitana, desempeña un papel trascendental para solucionar la problemática del transporte; además de que cumple la función social de transportar a las clases sociales económicamente más desprotegidas, con una de las tarifas más bajas del mundo.³⁴

El boleto es muy barato, pero eso repercute en el servicio, por ejemplo no hay refacciones, ni herramientas para el buen mantenimiento de los trenes, eso es lo que no se ve, pero que Fernando Espino Arévalo, líder sindical de los trabajadores del Metro ha denunciado.

Hace unos días acabamos de hacer un recorrido en talleres del STC y los funcionarios del gobierno capitalino que nos acompañaron, pudieron constatar por ellos mismos que en verdad urge la aplicación de recursos para los trenes, ya que no se puede estar jugando con la integridad física de los más de 4.5 millones de usuarios.

Ellos nos dicen que ya tienen el stock de herramientas pero la verdad es que nos hace falta una infinidad de cosas y lo que estamos haciendo es recatar refacciones de trenes ya viejos y que tenemos como cadáveres.³⁵

³⁴ STC, PLAN DE EMPRESA 2000-2006. Prólogo., septiembre 1999.

³⁵ Entrevista a Fernando Espino Arévalo, líder del Sindicato Metropolitano de Trabajadores del Metro (SMTM) en Monitor Radio Red, 1110 de Amplitud Modulada, el 20 de junio de 2002.

Bueno eso dice el líder que ha sido calificado de cacique, por el tiempo que lleva al frente del sindicato y que algunas veces persigue otros fines bajo sus denuncias. Pero también está lo que dice el ingeniero Pedro de Anda, Director de Operación del STC:

En lo que se refiere a las refacciones, el STC esta en proceso de adquisiciones que incluyen, las licitaciones públicas y toda la aplicación del aspecto normativo. Ya que son elementos que se mandan hacer al extranjero o son de manufactura nacional y llevan ese proceso de licitación.

Además el aspecto de seguridad es lo primordial para el Sistema y un tren no sale hasta que no reúna el 100% de las características físicas de calidad.³⁶

Bueno, cada quién hace su luchita como puede, además estas pugnas empresa-sindicato han servido para que el Sistema avance conservando una tarifa que se considera la segunda más barata del mundo, sólo detrás del Metro de Moscú.

Ahora recuerdo lo que me platicó Conchita de los costos del boleto.

En aquellos años la vida era muy barata y el boleto costaba un peso, de aquellos viejos pesos con los que podíamos comprar desayunos escolares para toda la semana, porque costaban 20 centavos o diez bolillos que estaban a 2 centavos cada uno. Pero cómo pasa el tiempo, hoy con los 2 pesos de un boleto apenas podemos comprar cuatro chicles. Aunque no han sido muchos los aumentos.

EVOLUCIÓN DEL COSTO DEL BOLETO³⁷	
AÑO	PRECIO
4 de septiembre de 1969	Un peso (viejos pesos)
1° de agosto de 1986	20 pesos (viejos pesos)
16 de mayo de 1987	50 pesos (viejos pesos)
21 de diciembre de 1987	100 pesos (viejos pesos)
27 de diciembre de 1989	300 pesos (viejos pesos)

³⁶ Entrevista del Ingeniero Pedro de Anda en Monitor, Radio Red, 20 de junio de 2002

³⁷ Entrevista a la señora Concepción Alonso. Mayo de 2002

8 de noviembre de 1991	40 centavos de nuevos pesos (400 viejos pesos)
16 de diciembre de 1995	Un nuevo peso
30 de noviembre de 1996	1.30 (un nuevo peso con 30 centavos)
21 de diciembre de 1997	1.50 pesos
1 de enero de 2002	2 pesos

Por cierto, el aumento más reciente fue todo un show publicitario para el jefe de gobierno capitalino Andrés Manuel López Obrador, quien determinó se realizará una encuesta telefónica en la Ciudad de México, para que la gente decidiera ¿sí aumentaba o no? el boleto del Metro.

Para ello se apoyó en las declaraciones del actual director del Sistema, el Doctor Javier González Garza, que decía.

El usuario del Metro paga por cada boleto, el 33% de lo que debería ser su costo real, de \$4.60 pesos y se debe considerar que los ingresos propios apenas llegan a 2,900 millones de pesos que se integran al presupuesto asignado por el GDF y que asciende a 6 mil 823 millones de pesos, cifra insuficiente para el mantenimiento y compra de nuevos trenes que mejoren el servicio del Metro.³⁸

En parte tiene la razón, porque ahora el Metro cuenta con 11 líneas y ya son 175 estaciones, que en nada se pueden comparar con la línea inicial, en donde se transportan a 4.6 millones de personas al día.

Pero ¿qué tal cuando llueve?, de nada sirve el aumento o los aspectos políticos, sobre todo si viajas por la línea 2, es un verdadero desastre, los trenes dejamos de circular en el tramo que no está techado y vaya que se altera la circulación en el exterior.

Tienes razón, es terrible, parece que no hay una solución en la mente de los funcionarios del Gobierno y del Sistema, ¿por qué no techar el tramo? o buscar una solución para que la lluvia deje de afectar a las 1,530 personas que puede

³⁸ Palabras del director del Metro, en la estación del Metro Normal, 10 de junio de 2001.

transportar un convoy y que provocan los congestionamientos viales. ¿Qué sucedería si un tren deja de circular?

CUADRO COMPARATIVO DE LOS MEDIOS DE TRANSPORTE³⁹					
		Metro	Automóvil	Microbús	Autobús
No. De pasajeros		1,530	1,530	1,530	1,530
No: de vehículos requeridos		1 tren (9 vagones)	900 (1.7 pasajeros promedio)	39 (40 pasajeros)	20 (80 pasajeros)
Velocidad comercial promedio		34 km/hr	20 km/hr	16 km/hr	11 km/hr
Emisión de contaminantes		0	77.6 kg/km	17.0 kg/km	3.9 kg/km

Es muy molesto para los usuarios cuando el tren se detiene y afuera llueve muchas veces me recuerdan a la familia pero no es mi culpa, como conductor mi trabajo es obedecer las instrucciones del PCC y si el controlador me da un Despacho Bajo Orden (DBO), lo tengo que obedecer, porque es la indicación de que un tren está detenido en alguna parte de la línea y no debo seguir avanzando. Esa es la función del pilotaje automático.

Pero los usuarios llevan prisa y nadie les dice qué está pasando, tal vez con una pequeña explicación las cosas cambiarían, por ejemplo, el señor Esteban trabajador de mantenimiento nocturno en línea 2, me comentó cuál es la falla durante la lluvia.

Al presentarse la lluvia, la barra por donde se desliza la llanta presenta ligeros encharcamientos que no permiten el correcto contacto con los neumáticos, los cuales por cierto, están diseñados para superficies secas. Esta ligera capa de agua se torna resbalosa por lo que es imposible que el tren tenga un agarre óptimo, lo que ocasiona una disminución en la velocidad y una constante detención del tren a fin de esperar a que se elimine el agua de la vía.

³⁹ Lic. Vianey Esquinca, Ex jefa de Comunicación Social de la Secretaría de Transportes y Vialidad, abril de 2001

Pero el mayor problema lo tenemos a la altura de Municipio Libre, entre las estaciones Portales y Ermita, ahí está un paso a desnivel donde las coladeras tapadas por los desechos que los automovilistas lanzan provocan encharcamientos, y cuando el tren toma la subida, pues se resbala por la cantidad de agua y su falta de agarre, haciendo imposible su avance.⁴⁰

A pesar de estos accidentes como el de 1975 y problemas como el de la lluvia, el Sistema de Transporte Colectivo se ha logrado consolidar como la columna del transporte en la Capital, ofreciendo un servicio, barato, rápido y seguro, como lo establece su ordenanza. Además, día con día trabaja para crecer y en un futuro no muy lejano poder servir a otras zonas de la ciudad.

Sin embargo, hablar del futuro no significa adelanto, también se corren riesgos, porque los seres humanos están descuidando su medio ambiente y eso puede traer graves consecuencias, como sucede en la zona de Santa Martha Acatitla.

⁴⁰ Entrevista al señor Esteban García, mantenimiento nocturno L-2, mayo de 2002

CAPITULO 4

NOS VEMOS MÁS TARDE

En este capítulo se darán a conocer las metas que el Sistema de Transporte Colectivo- Metro, tiene para los próximos 20 años. Además se presenta las acciones preventivas y de seguridad que se están implementando para dar un servicio más seguro en este nuevo siglo.

4.1. EL METRO A FUTURO

Para hablar del futuro necesitamos recurrir al Plan de Empresa 2000-2006 que se elaboró en 1999, durante la celebración del 30 aniversario del Metro y que fue autorizado por funcionarios del Gobierno del Distrito Federal, la Secretaría de Transportes y Vialidad y del propio Sistema de Transporte Colectivo.

Oye, y tú ¿cómo sabes de ese documento?, si la información es confidencial, bueno eso es lo que dicen.

Si, pero uno tiene sus maneras y lo que plantea son 8 objetivos para modernizar al Sistema de Transporte Colectivo y son.

- 1) Consolidar el servicio sobre la base de conservar, mantener y renovar las instalaciones y equipos actuales
- 2) Actualizar permanentemente el Plan Maestro del Metro y Trenes Ligeros, verificando su cumplimiento

- 3) Establecer una administración moderna, flexible y aceptable a las necesidades de consolidación, crecimiento y desarrollo del Sistema
- 4) Incrementar en 5% anual la afluencia de usuarios
- 5) Durante los próximos 6 años, obtener un presupuesto que anualmente éste acorde a las necesidades reales de operación
- 6) Optimizar el uso de recursos materiales, humanos y financieros, utilizando indicadores adecuados de gestión
- 7) Elaborar un programa integral que propicie la reordenación del transporte metropolitano, para ajustar la oferta de transporte con respecto a la demanda
- 8) Incrementar, en el corto plazo, los niveles de seguridad en andenes y vagones, para ofrecer una estadía segura a los usuarios de la Red, a fin de reducir los índices de delincuencia y vandalismo⁴¹

Vaya, si todas las promesas se cumplieran, nuestro País ya no se llamaría México, porque los trabajadores conocen el Plan Maestro vigente desde 1996 y que tiene planes a corto, mediano y largo plazo, que básicamente se enfocan a la ampliación de la Red y Conchita nos dice:

El Plan Maestro del Metro se veía muy bonito y nos hacía soñar, porque planteaba extender la Línea 8 hacia el sur de la estación Escuadrón 2001 a Acoxta, en el año 2003, Construir la línea 12, de Atlalilco a Mixcoac, en el 2003; la extensión de la línea 7, de Barranca del Muerto a San Jerónimo en el 2005 y la línea 8 hacia el norte, de Garibaldi a Indios Verdes para el 2006 (Anexo 6, La Red en 2020).

Ya estamos en el 2002 y ni para cuando, es realmente triste que Andrés Manuel López Obrador, piense construir segundos pisos al Viaducto y Periférico en lugar de invertir en la construcción de más Metro⁴²

⁴¹ Sistema de Transporte Colectivo, PLAN DE EMPRESA 2000-2006, Confidencial. 1999. Págs. 35-38

⁴² Entrevista a la Señora Concepción Alonso, para realizar el relato, mayo de 2002

En parte tiene razón, pero ¿te imaginas los conflictos viales que se registrarían al cerrar calles y avenidas para realizar una construcción que tardaría años?, y a eso le sumamos las marchas y los cierres por peticiones, la Capital sería un verdadero caos.

Sin embargo no todo son problemas, porque desde el 29 de abril de 2002, la seguridad en las estaciones del Metro se reforzó, y con ello se cumple uno de los puntos del Plan de Empresa, tal como lo señaló el Doctor Javier González Garza.

Son 100 elementos de la Secretaría de Seguridad Pública que se van a inscribir en el proyecto de la Policía del Transporte, y que se sumarán a los 1,400 elementos de del cuerpo de vigilantes del Sistema, 1,400 Policías Auxiliares del Distrito Federal, 219 Policías del Estado de México y 330 elementos de la Policía Bancaria e Industrial.

Estos 3,600 elementos estarán ligados a lo que es el Sistema de Videovigilancia que se encargará de monitorear lo que sucede en las estaciones con la finalidad de atacar a la delincuencia.⁴³

Eso que se lo crean en su casa, las cámaras llevan años dentro de las estaciones, pero de qué sirven si los ilícitos se cometen en el interior de un vagón, donde no hay ni un vigilante, ni un policía, es más, ni los mismos usuarios se atreven a jalar la palanquita de auxilio por miedo a que tomen represalias en su contra.

Además, la mayoría de los usuarios se queja de los vigilantes y Policías Auxiliares por el despotismo y altanería con el que los tratan, pero eso sí, no fueras una chica con minifalda o de muy buen ver, porque casi detienen el tren para que te subas y mientras están en sus operativos como ellos lo llaman, los vagoneros y limosneros no dejan en paz a las personas que viajan en el tren. Es más, recuerdo a un reportero que decía:

⁴³ Fragmento de entrevista al Dr. González Garza. DETRÁS DE LA NOTICIA. Ricardo Rocha, 24-abril-2002

De todas las cualidades del Metro, hoy nos ocupa, la del ejercicio del poder en su estado más elemental. Es cierto que el Metro en su interior es violento. Pero lo es asimismo que esta violencia tiene como una de sus fuentes primigenias la presencia de agentes policiacos tan agresivos como indignos.

Y de entre éstos, los que se llevan el primer sitio son los que visten de civil, identificables no sólo por el excesivo celo con que vigilan, sino porque llevan puesto un traje gris o azul y unos zapatófonos para poder cruzar, sin peligro, las vías.⁴⁴

La verdad, los cuerpos de vigilancia que hay en el Metro deberían tener una mejor preparación, porque algunos se notan un poco pasaditos de peso, se nota que el ejercicio no es su fuerte. Pero realmente la cantidad de ilícitos que se cometen en las instalaciones no son alarmantes, en las calles se producen más y ni quién diga nada.

No son alarmantes pero si deben preocupar a nuestras autoridades, hace días escuchaba a unos vigilantes hablar de los delitos que se cometieron durante el año 2001 (Anexo 7. Vigilancia), y decían:

El año pasado tuvimos 332 asaltos, 530 robos, 453 carteristas detenidos, 462 personas detenidas por abuso sexual y 61 personas detenidas por portación de droga, sin embargo sólo están cuantificados los delitos que fueron denunciados, porque los casos de prostitución o desalojo de ambulantes no se tienen totalmente contabilizados.⁴⁵

Lo bueno es que hay presupuesto para gastar en equipos de vigilancia modernos y funcionales, pero cambiando de tema, el Plan de Empresa también contempla aspectos relacionados con las instalaciones fijas, es decir con las vías. Algo que tu conoces muy bien, mi buen David.

⁴⁴ Lara Klahr, Marco. Macrópolis. 18 de junio de 1992. págs. 32-33

Hasta que dijiste mi nombre, eso se merece un tu,ru,ru, tu,ru,ru.

Perdón, pero es la costumbre, ya son casi 17 años de conocernos y el nombre es lo de menos. Mejor cuéntame que pasa con el mantenimiento de las vías.

Eso sí tienes que verlo, es un trabajo diario, aunque existen etapas largas como aquella renivelación de la Línea 2, en donde se cerraban hasta 3 carriles de la calzada de Tlalpan en fines de semana y así se la llevaron por un buen rato.

4.2. HUNDIMIENTOS SIN CONTROL

La renivelación de vías es un proceso que lleva tiempo y dinero pero eso como se relaciona con el accidente del 7 de marzo del 2002 cuando un tramo de vía se hundió en la Línea "A". Eso es un aviso de lo que puede suceder si no se cuidan los recursos naturales, en este caso, los mantos acuíferos que existen en la zona de Iztapalapa, y que se están secando a causa de la sobre explotación

¿Estás seguro?. Se supone que al trazar una nueva línea, los especialistas deben de tomar en cuenta esos detalles y más, si vas a realizar una obra que debe perdurar por años, o ¿la construyeron al ahí se va?, sin tomar en cuenta los mantos o fallas geológicas de la zona.

¡Claro que se toman en cuenta!, pero los caprichos de la naturaleza no se pueden prever y en cualquier momento aparecen, como nos comenta Conchita:

⁴⁵ Datos confidenciales de la Gerencia de Vigilancia del STC-Metro, enero de 2001.

Eran como las 5 de la tarde cuando los muchachos del área de monitoreo me pasaron un reporte de “Formato 21” que decía. Se ha descarrilado un tren de la Línea “A” en dirección Pantitlán. Hasta el momento no se ha informado de pérdida de vidas, solamente se nos informa de crisis nerviosas. Esto en la estación Peñón Viejo.

Ese fue el primer reporte, y la situación me hizo recordar lo que había sucedido en 1975, no lo podía creer, no podía estar pasando de nuevo, ahora la ciencia y la tecnología están tan avanzadas que no puede haber errores.⁴⁶

Y tenía razón, la falla no era del Sistema, el equipo de controladores no había detectado ningún error en la conducción, entonces ¿qué pasó?. Ahí empezaron los dimes y diretes. Primero el Doctor Javier González Garza decía minutos después del percance.

Lo que pasó en la Línea “A”, en las inmediaciones de la estación Peñón Viejo, fue un descarrilamiento a causa de un problema de hundimiento. El hundimiento hizo que se bajaran los rieles y se salieron dos carros del tren, y en este momento puedo decir que se desalojó a todos los usuarios y se les está brindando el apoyo necesario.

En esta zona en particular no es la primera vez que tenemos alguna falla, la parte de Iztapalapa, entre Peñón Viejo y Santa Martha, es un lugar que tiene grietas de dificultades geológicas, por lo que nosotros revisamos constantemente las vías, pero lo que vamos hacer es ver cuál es la gravedad de la falla y cómo se puede arreglar.⁴⁷

Esta teoría era respaldada por los medios de comunicación quienes apoyaban a la dirección del Sistema con un fenómeno natural que nadie se tomó la molestia en averiguar y que sin embargo sucede constantemente en el Distrito Federal.

⁴⁶ Entrevista con la señora Concepción Alonso, mayo de 2002

Es preciso mencionar que momentos antes de este incidente se produjo un temblor y según especialistas, esta falla geológica pudo haber sido provocada por el movimiento telúrico que se generó en las costas de Guerrero, de magnitud 4.5 grados en la escala de Richter, a las 4:16 de la tarde. Además los peritos encargados del caso han descartado totalmente un intento de sabotaje.⁴⁸

Al señalar un posible sabotaje, los ojos de la opinión pública voltearon de inmediato hacia el líder sindical, Fernando Espino Arévalo. Él tenía muchas cosas que decir ya que estaban en su momento las negociaciones para el aumento salarial de los trabajadores del Sistema.

Claro, al día siguiente todos hablaban del accidente y de la postura sindical, la cual ahora tenía elementos para exigir un aumento salarial, herramientas y refacciones para un mejor mantenimiento de los equipos

La falta de mantenimiento por más de cuatro años en el Metro y de personal especializado ocasionó el descarrilamiento en la línea "A", aseguró el secretario general del Sindicato de Trabajadores del STC, Fernando Espino, quién lamentó que las autoridades capitalinas hayan atribuido el incidente a una falla geológica.

El líder sindical reiteró que la inseguridad en el Metro se incrementa porque carece de refacciones, herramientas y personal, además de que todos los trenes son, casi en su totalidad, reconstruidos, que no hay ruedas de refacción y que los sistemas de telefonía y señalización en los túneles fallan constantemente.⁴⁹

Para él no existió el sabotaje, es más, ni siquiera lo mencionó, pero hacía falta una última opinión y la más importante pero que resultó ser la más intrascendente, la de los trabajadores de la Asociación de Profesionales del Metro (APROM), quienes decían.

⁴⁷ Fragmento de la entrevista al Director del Metro en el noticiario radiofónico "Formato 21", 790 de Amplitud Modulada, 7 de marzo de 2002. 18:05 horas.

⁴⁸ Fragmento de reporte en Monitor de noche, 7 marzo de 2002. 19:35 horas

⁴⁹ Bravo, Elba Mónica. La Crónica de Hoy, 8 de marzo de 2002. pág-19

No se descarta la posibilidad de que el accidente hay sido propiciado por un boicot o un error humano, ya que la trenza del pantógrafo estaba zafada al momento del descarrilamiento.⁵⁰

Pero la versión hasta ahí llegó y con el paso de los días las averiguaciones dictaminaron que había sido una falla geológica, la cual hacia indispensable una renivelación de vías, no sólo en la Línea “A”, sino en otras del sistema, como lo daría a conocer el Director.

Será a finales de junio cuando se inicien los trabajos de renivelación y reforzamiento de las estructuras en el tramo de Guelatao a Los Reyes, La Paz de la línea “A”, así como la rehabilitación del tramo Velódromo –Pantitlán de línea 9 y Oceanía a Terminal Aérea de la Línea 5, por lo que algunas estaciones estarán fuera de servicio todo el año y otras los fines de semana por la noche, tal es el caso de la Línea 5.⁵¹

Cuando menos se ve que el presupuesto asignado por el GDF y el aumento al boleto se están utilizando. Y que bueno porque solamente quienes trabajamos y vivimos aquí abajo, nos damos cuenta de las necesidades que se tienen. Sin embargo, lo último que el Doctor Javier González Garza ha dado a conocer con bombos y platillos es la compra de 45 nuevos trenes, los cuales se incorporarán a la Línea 2.

Eso no es todo, también se tiene proyecto para techar las estaciones que están al aire libre de la Línea 2, ¿cuándo? eso no se sabe, pero el Doctor dice que evitaría problemas de frenado.

¿De frenado?, pero cuando llueve lo que menos hace es avanzar, ¿estás seguro?.

⁵⁰ González, Rafael. El Universal. 8 de marzo de 2002. pág. 1 ciudad

⁵¹ González, Rafael. eluniversal.com 10 de junio de 2002

Claro que si, él lo dijo en una entrevista.

Hemos tenido problemas de patinaje y son de dos tipos, uno por el agua misma y el otro por un problema extraño, en la calzada de Tlalpan hay unos eucalíptos que se ven muy bonitos, pero resulta que estos eucalíptos desprenden una especie de goma que impregna las vías y nos puede causar problemas de frenado.⁵²

Esperemos que el futuro nos pinte mejor, y que las promesas se hagan realidad, no por nosotros, sino por nuestros usuarios, porque nuestra principal función es dar un servicio rápido y seguro.

Ojalá que así sea y para terminar nuestro viaje, podemos decir que el Metro de la Ciudad de México, no ha podido crecer como lo tenía planeado, en primer lugar por la falta de presupuesto, en segundo por darle prioridad a otros proyectos y en tercero por administraciones que hasta la fecha están en investigación por desvió de recursos, como la de Oscar Espinoza Villareal y Rosario Robles Berlanga.

Sin embargo, uno de los mayores problemas que enfrenta actualmente el Sistema de Transporte Colectivo Metro, es la alta afluencia de pasajeros, lo que ha provocado brotes de inseguridad en sus instalaciones y equipos. Por ello debemos preguntarnos.

¿El Metro es funcional o ha sido superado por la demanda de transporte?, las suspensiones en el servicio ¿son por la falta de mantenimiento o por cuestiones de seguridad?, el paso de los años ¿ha hecho del Metro un reflejo de la ciudad, que pierde sus valores y se maneja por intereses personales?.

⁵² Entrevista al Director General del Metro en Monitor radio Red, 4 de julio de 2002, 18:30 hrs.

Esas preguntas sólo el tiempo las contestará y espero que estemos juntos cuando llegue ese momento. Y mientras eso sucede seguiremos recorriendo las calles de la otra ciudad, mostrando cómo es la vida sobre ruedas y cuáles son las acciones que se toman para dar seguridad a los usuarios cuando una eventualidad se llega a presentar, como es el caso de los hundimientos del subsuelo.

CONCLUSIONES

Los usuarios del Sistema de Transporte Colectivo, no conocen algunas de las historias que han dado origen a las medidas de seguridad que actualmente rigen al Organismo y que ocasionan retrasos en los trenes o la suspensión del servicio y las califica como fallas en el servicio.

Desde su puesta en marcha (hace 33 años) el Metro cuenta con un sistema de normas de operación destinadas a proporcionar un servicio eficiente y seguro, estas medidas de seguridad se han ido implementando conforme se detectan irregularidades en el servicio, como la lluvia, los suicidios, las fallas en el suelo y subsuelo o la ponchadura de neumáticos.

Los incidentes en la Red del Sistema de Transporte Colectivo, se registran en el Puesto Central de Control (PCC), este sitio es el lugar donde se lleva el registro y la regulación de los trenes que circulan por las diferentes líneas, además, desde el PCC se realiza el pilotaje automático de los convoyes dejando al conductor, la operación manual de las puertas y el arranque del tren.

De esta manera, cuando llueve, hay un suicidio o se detecta alguna falla en la estructura o base de las vías de inmediato el Puesto Central de Control (PCC) detiene el corrido de los trenes.

Esto como medida de seguridad para evitar que dos o más trenes continúen con su recorrido y lleguen a colisionar, deteniendo los convoyes de manera brusca o cada 10 centímetros según sea el caso.

Sin embargo, estas acciones repercuten en el servicio y tanto usuarios como medios de comunicación, consideran que hay una falla, por tal motivo arremeten contra el conductor o califican al Metro como viejo e inservible. El problema, es de tomarse en cuenta, porque no es posible que los trenes se detengan por unos minutos y no se le informe a los más de 4.5 millones de usuarios, qué está sucediendo.

Esta tarea debería estar a cargo del Puesto Central de Control en coordinación con el conductor, quien por el sistema de voceo del tren diera una sencilla explicación de que sucede. Sin embargo, el STC parece no estar equipado para esta labor y destina sus recursos en mejoras al material rodante e instalaciones fijas.

El Puesto Central de Control, cuenta con un sistema encargado de dar seguimiento y controlar el intervalo entre los trenes a lo largo de la línea, el cual se denomina Mando Centralizado, y será modernizado adquiriendo equipos y sistemas actualizados en el mercado, lo que permitirá garantizar la continuidad de la seguridad en el servicio, y un buen mantenimiento en talleres.

Además, el Sistema de Transporte Colectivo-Metro, cuenta con un equipo de videovigilancia que se encarga de monitorear accesos, pasillos y andenes.

Ello con la finalidad de mantener una constante vigilancia hacia los usuarios, detectando así, a los posibles suicidas, carteristas o algún incidente que se registre en la red, dicho sistema también será actualizado en el año 2002, para un mejor funcionamiento.

Para el caso de los hundimientos y fallas geológicas, se tiene contemplado el cierre de estaciones en tres tramos de línea, que son: Estación Pantitlán, Línea 9, estación Oceanía, Línea 5 y estaciones Guelatao, Peñón Viejo, Acatitla y Santa Martha, de la Línea "A", y así se permita la renivelación de vías y el mantenimiento a las instalaciones fijas.

Es así, como el Sistema de Transporte Colectivo-Metro, trabaja y actualiza constantemente sus normas de seguridad para brindar un servicio confiable, rápido y eficiente a sus usuarios, sin embargo, estas medidas en ocasiones se catalogan como fallas originadas por la falta de mantenimiento o descuido de las instalaciones, lo cual no se puede fundamentar y mucho menos demostrar.

Para dar a conocer las medidas de seguridad que se aplican en el Metro, se decidió recurrir al *relato*, porque su función primordial es contar una historia, representar un acontecimiento o una serie de acontecimientos reales o ficticios, por medio del lenguaje sencillo que *jale* al lector

Además, la información que se dará a conocer, requiere de un trato objetivo y fácil de explicar, algo que es característico del relato, ya que su objetividad se define por la ausencia de toda referencia al narrador, y en el caso de este relato del Metro, parece que los acontecimientos se narran por sí mismos.

BIBLIOGRAFIA:

- | | | |
|---------------------------------------|-------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Sistema de Transporte Colectivo-Metro | 1997. | <u>Los hombres del Metro.</u> Comercial de impresos San Jorge, S.A. de C.V., México, D.F. |
| Sistema de Transporte Colectivo-Metro | 2000. | <u>Compendio de datos técnicos del Metro.</u> Gobierno del Distrito Federal |
| Sistema de Transporte Colectivo-Metro | 2002. | <u>Agenda 2001 del Metro.</u> Gerencia de Ingeniería y Desarrollo del STC, México, D.F. |
| Sistema de Transporte Colectivo-Metro | 1999. | <u>Plan de empresa 2000-2006.</u> Sistema de Transporte Colectivo, México, D.F. |
| Rojas Soriano, Raúl | 1992. | <u>Guía para realizar investigaciones sociales.</u> Universidad Nacional Autónoma de México, México |
| Robles, Francisca | 1998 | <u>La entrevista periodística como relato. Una secuencia de evocaciones.</u> Tesis para obtener el título de Licenciada en Ciencias de la Comunicación, UNAM, México. |
| Romero Álvarez, Ma. de Lourdes | 1995 | <u>El relato periodístico, entre la ficción y la realidad. Análisis narratológico.</u> Tesis Doctoral. Universidad Complutense de Madrid. Madrid. |
| Romero Álvarez, Ma. De Lourdes | 1996 | <u>El relato periodístico como acto de habla</u> en Revista Mexicana de Ciencias Políticas y Sociales. No. 165, año XLI. Jul.-Sep, p-9-27, México |
| Romero Álvarez, Ma. De Lourdes | 1998 | <u>Literatura y periodismo en el presente.</u> En boletín del Instituto de Investigaciones Biográficas. Nueva Época. Vol. III. Núms. 1 y 2. 1998. p. 149-164. |

Magaña Contreras, Manuel 1991. Siete regentes y reportero. De Uruchurtu a Camacho Solís. Apolo Editorial S,A. De C.V., México, D.F.

HEMEROGRAFÍA

Flores Sánchez, Gabriela 1992. Macrópolis. No. 15, jueves 18 de junio. Intermex S.A. de C.V., México, D.F.

Lara, Klahr 1992 Macrópolis. No. 15, jueves 18 de junio. Intermex S.A. de C.V., México, D.F.

Sistema de Transporte Colectivo 2002 El M, 4 de abril de 2002. P-14, México, D.F.

González, Rafael 2002 El Universal, 8 de marzo de 2002. Pág. 1 Ciudad. México, D.F.

Bravo, Elba Monica 2002 La Crónica de Hoy. 8 de marzo de 2002. Pág. 19. México, D.F.

FUENTES

Alonso Vázquez, Concepción 2002 Secretaria de le Jefatura de Prensa del Sistema de Transporte Colectivo
33 años de antigüedad

De León García, Mario 2002 Jubilado de Sistema de Transporte Colectivo Metro, Auxiliar administrativo en la Jefatura de Prensa
27 años de antigüedad

Esteban García 2002 Trabajadores de Mantenimiento Nocturno del Sistema de Transporte Colectivo
11 años de antigüedad

Carlos Padilla 2002 Policía Auxiliar del Sistema de Transporte Colectivo
5 años de antigüedad

Leopoldo González Sáenz 1998 Ex Director General del STC-Metro
1967-1970

Canut Abarca, Luis 2002 Director de Operación del Sistema de Transporte Colectivo

Javier Ramírez Mejía 2001 Redactor técnico en el área de Síntesis del STC-Metro
expediente. 480
Jubilado, 32 años de antigüedad

Fernando Rodríguez Reyes 2002 Técnico de sonido
20 años de antigüedad

Alejandro Reyes González 2002 Redactor Técnico de la Gerencia de
5 años de antigüedad Comunicación Social.

DOCUMENTOS

González Garza, Javier 2002 Comparecencia ante la Asamblea Legislativa del Distrito Federal. Sistema de Transporte Colectivo. México

Esquinca, Vianey 2001 Discurso en la estación Normal. 10 de junio de 2001. México, D.F.

González Sáenz, Leopoldo 2001 Comparativo de medios de transporte en el D.F. Secretaría de Transportes y Vialidad. México, D.F.

1998 Entrevista para boletín informativo. Sistema de Transporte Colectivo.

Espinoza Ulloa, Jorge 1997 Memorias de la administración. Sistema de Transporte Colectivo

Gerencia de Vigilancia del STC-Metro 1970 Memorias de la administración. Sistema de Transporte Colectivo

2002 Estadísticas de principales incidencias en la Red. 16 de enero del 2002. México, D.F.

AUDIO Y VIDEOGRAFÍA

Ingenieros Civiles Asociados (ICA) 1969 Primer spot publicitario. México, D.F.

Televisión Azteca 2001 Con sello de mujer, 5 de septiembre de 2002. Canal 13. México, D.F.

Radio Centro 2002 Monitor. 1110 AM. 20 de junio de 2002. México, D.F.

2002 Monitor. 1110 AM. 4 de julio de 2002. México, D.F.

2002 Formato 21. 790 AM. 7 de marzo de 2002. México, D.F.

INTERNET

www.metro.gob.mx 2002

www.gdf.gob.mx 2002

www.metro.net 2002

www.eluniversal.com.mx 2002

ANEXO 3
DIRECTORES DEL STC-METRO

PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA	PERIODO	REGENTE DE LA CIUDAD	PERIODO	DIRECTOR DEL METRO	PERIODO
ADOLFO RUÍZ CORTINES	1952 A 1958	ERNESTO P. URUCHURTU	1952 A 1958		
ADOLFO LÓPEZ MATEOS	1958 A 1964	ERNESTO P. URUCHURTU	1958 A 1964		
GUSTAVO DÍAZ ORDAZ	1964 A 1970	ERNESTO P. URUCHURTU	1964 A 1966	LEOPOLDO GONZÁLEZ SÁENZ	1967 A 1970
		ALFONSO CORONA DEL ROSAL	1966 A 1970		
LUIS ECHEVERRÍA ÁLVARES	1970 A 1976	ALFONSO MARTÍNES DOMÍNGUEZ	1970 A 1971	JORGE ESPINOZA ULLOA	1970 A 1976
		OCTAVIO SENTÍES GONZÁLEZ	1971 A 1976		
JOSÉ LÓPEZ PORTILLO	1976 A 1982	CAROS HANK GONZÁLEZ	1976 A 1982	JULIÁN DÍAZ ARIAS	1976 A 1982
MIGUEL DE LA MADRID HURTADO	1982 A 1988	RAMÓN AGUIRRE VELÁZQUEZ	1982 A 1988	GUILLERMO COSIO VIDAURRI	1982 A 1984
				GERARDO FERRANDO BRAVO	1984 A 1991
CARLOS SALINAS DE GORTARI	1988 A 1994	MANUEL CAMACHO SOLÍS	1988 A 1993	EMILIO MUJÍCA MONTOYA	1991 A 1994
		MANUEL AGUILERA GÓMEZ	1993 A 1994		
ERNESTO ZEDILLO PONCE DE LEÓN	1994 A 2000	OSCAR ESPINOZA VILLAREAL	1994 A 1997	ALFONSO CASO AGUILAR	1994 A 1997
		CUAUHTEMOC CÁRDENAS SOLÓRZANO *	1997 A 1999	PEDRO LUIS BENÍTEZ ESPARZA	1997 A 1999
		ROSARIO RÓBLES BERLANGA	1999 A 2000	RAÚL GONZÁLEZ APAOLAZA	1999 A 2000
VICENTE FOX QUEZADA	2000 A 2006	ANDRES MANUEL LÓPEZ OBRADOR	2000 A 2006	JAVIER GONZÁLEZ GARZA	2000

- NOTA: CON LA ADMINISTRACIÓN DEL INGENIERO CUAUHTEMOC CÁRDENAS, DESAPARECE LA REGENCIA Y SE INSTAURA LA JEFATURA DE GOBIERNO

