

20424  
50



UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE MÉXICO

ESCUELA NACIONAL DE ESTUDIOS PROFESIONALES  
ACATLAN

La Dirección General de Bibliotecas ...  
a difundir en formato electrónico e impreso el  
trabajo de grado de esta Escuela Nacional

TÍTULO: Trabajo de grado

FECHA: 04 - Julio - 2003

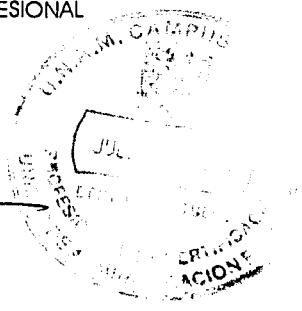
FIRMA: [Firma]

PARA LOS AMIGOS DE **INFORED**  
QUE SIGUEN LA RED VIAL:  
UN ANÁLISIS DE NUESTRO SERVICIO

TESIS CON  
FALLA DE ORIGEN

MEMORIA DE DESEMPEÑO PROFESIONAL  
que para obtener el título de:  
Licenciada en Periodismo y  
Comunicación Colectiva  
presenta

Patricia López Moreno



ASESORA: Mtra. Hermelinda Osorio Carranza



México, D. F.

2003

TESIS CON  
FALLA DE ORIGEN

5



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.

*Porque al emprender un camino nunca sabemos si llegaremos a la meta o no, porque el llegar implica derribar obstáculos y apoyarnos en las personas que nos quieren bien para superar momentos difíciles, porque los sinsabores también nos dejan enseñanzas y porque pese a todas las vicisitudes y apatías el cumplir un objetivo es motivo de alegría y satisfacción, por eso y mucho más, deseo saborear y compartir el júbilo de este trabajo de titulación con todos los seres que han estado cerca de mí.*

*Gracias...*

TESIS CON  
FALLA DE ORIGEN

*A mis padres: Celia y Tomás, que con amor, comprensión y coraje, me han enseñado a ser más fuerte que la adversidad.*

*A mis hermanos: Marco y Tomás con quienes he reído y llorado, en quienes me puedo apoyar cuando me siento amenazada o insegura.*

*A las amigas de corazón: Rosy, Irma y Paty, con quienes puedo hablar sin reservas y compartir mis ideas, en quienes puedo confiar.*

*A mi asesora Hermelinda Osorio Carranza, que pese a estar siempre atareada, me dedicó un espacio para brindarme su atención y contagiarme de su optimismo para concluir este trabajo de titulación.*

*A la UNAM, que me acogió en sus aulas y me ofreció la oportunidad de conocer a profesores y compañeros que me dieron enseñanzas profesionales y de vida.*

*Y a todas aquellas personas que contribuyeron con su granito de arena para concluir esta Memoria de Desempeño Profesional. A todos quienes han coincidido conmigo en el caminar por la vida y me han enseñado el orden y desorden del vivir. A quienes me han regalado una sonrisa y contagiado su entusiasmo.*

*Gracias...*

# INDICE

<b>INTRODUCCIÓN.....</b>	<b>11</b>
<b>1. LA INFORMACIÓN VIAL EMITIDA POR LA RADIO EN MÉXICO.....</b>	<b>17</b>
1.1 Inicio de un nuevo concepto informativo.....	19
1.2 El proyecto vial de Infored.....	21
1.3 Historia de la Red Vial de Infored.....	23
1.3.1 <i>Transitar para guiar y orientar</i> .....	23
1.3.2 <i>Estructura de la Red Vial</i> .....	35
1.3.3 <i>Cobertura territorial</i> .....	37
1.4 Los primeros reporteros viales hablan.....	39
1.4.1 <i>Pionero de información vial</i> .....	39
1.4.2 <i>Una meta, Una realidad</i> .....	43
<b>2. EL SERVICIO DE VIALIDAD DE INFORED PARA GRUPO RADIO CENTRO.....</b>	<b>49</b>
2.1 Reporteros viales.....	51
2.2 Reporteras viales.....	56
2.3 Coordinadores.....	58
2.4 Grabadoras de información vial.....	69
2.5 Locutoras de información vial.....	73

TESIS CON  
FALLA DE ORIGEN

<b>3. FLUJO DE INFORMACIÓN EN LA RED VIAL</b>	
<b>DE INFORED</b> .....	79
3.1 Contactos.....	81
3.2 Radioescuchas.....	82
3.3 Empleados de Infored.....	83
3.4 Usuarios de Telcel.....	84
3.5 Otras fuentes.....	85
3.6 Mecanismos de selección de información.....	86
3.6.1 <i>Reportes cotidianos</i> .....	86
3.6.2 <i>Choques y accidentes</i> .....	87
3.6.3 <i>Reportes especiales</i> .....	87
3.6.4 <i>Notas policíacas que afectan vialidad</i> .....	88
<b>4. REPORTES VIALES DE INFORED AL AIRE</b> .....	89
4.1 Elementos de los reportes viales.....	91
4.2 Lenguaje de los reporteros viales.....	93
4.3 Reportes viales en vivo.....	102
4.4 Reportes viales a Formato 21.....	104
4.5 Reportes viales a otras estaciones.....	108
4.6 Información vial leída.....	110
4.7 Duración de un reporte vial.....	111
4.8 Registro de los reportes viales.....	112
4.9 Tecnología en la Red vial.....	113
	117

TESIS CON  
 FALLA DE ORIGEN

<b>REFLEXIONES PROPOSITIVAS.....</b>	
<b>ANEXOS.....</b>	<b>127</b>
<b>BIBLIOGRAFÍA.....</b>	<b>133</b>
<b>HEMEROGRAFÍA.....</b>	<b>135</b>
<b>FONOGRAFÍA.....</b>	<b>135</b>
<b>TESTIMONIOS.....</b>	<b>136</b>

## INTRODUCCIÓN

Transitar en las principales calles y avenidas de la Ciudad de México y área metropolitana, resulta cada vez más problemático, debido al incremento en el número de habitantes, automóviles, transporte público, obras de construcción, repavimentación, introducción de drenaje, de cableado eléctrico, y de tuberías de metrogas. Sin contar con las marchas, accidentes y encharcamientos, inundaciones, y movilizaciones policíacas, originadas por asaltos, secuestros y desalojos. De igual forma las movilizaciones de los cuerpos de emergencia, por intoxicaciones, incendios, choques y volcaduras que están a la orden del día.

De ahí la importancia de proporcionar a la ciudadanía, y en especial a los automovilistas, un servicio de vialidad capaz de ofrecer alternativas y orientación en su ir y venir por esta gran urbe.

¿Quién no ha sentido desesperación al ver que el tránsito no avanza, al observar un gran número de patrullas y ambulancias con sirena abierta, al enfrentarnos a encharcamientos de consideración y a la incertidumbre de si "pasará mi vehículo" o no?, a la angustia de vernos rodeados por grupos de manifestantes. En fin, la lista es amplia si hablamos de vicisitudes al transitar en el Valle de México.





Por eso, el servicio de vialidad que proporciona **Infored**, busca ser más que un segmento en la programación de **Monitor**, Metropolitano y en la de las emisoras de Grupo Radio Centro. El propósito es evitar en la medida de lo posible, que los automovilistas se enfrenten a congestionamientos viales, que originan estrés y violencia, facilitar la vida en la ciudad de México y guiar a los conductores a encontrar la mejor ruta para llegar a su destino.

Hablar de un servicio radiofónico de vialidad, en esta conflictiva ciudad, involucra no sólo a informadores viales, sino también a coordinadores, productores, locutoras, grabadoras, servicios de emergencia, etcétera.

Por ello, el objetivo del presente trabajo es analizar la razón de ser y funcionamiento del servicio de información vial de **Infored**, para las estaciones de Grupo Radio Centro, incluidas las frecuencias 1110 de A.M y 88.1 de F.M, en donde se transmite **Monitor**.

Esto sin perder de vista la importancia de la radio, como medio masivo de comunicación, en el Valle de México. Los aparatos receptores de radio permanecen encendidos por espacio de una a dos horas en los vehículos que transitan a diario por las principales calles y avenidas. La radio, es sin lugar a dudas el medio de comunicación que llega a más mexicanos: niños, jóvenes, adultos, conglomerados sociales de nivel económico bajo y alto, superando a la televisión y por mucho a la prensa, sobre todo si de oportunidad en la información vial hablamos, porque los conductores de vehículos particulares,

TESIS CON  
FALLA DE ORIGEN

transporte público y de carga, requieren de opciones viales, sin necesidad de sentarse frente a un aparato de televisión.

Ofrecer un servicio de vialidad, resulta una actividad clara, con objetivos bien definidos, no obstante, con algunas dificultades para engranar el trabajo de reporteros, coordinadores, locutoras y grabadoras de información vial.

En la práctica, esta labor implica corregir el lenguaje de los reporteros viales, que no siempre es el más adecuado, y este aspecto origina molestias porque no siempre están dispuestos a mejorar el lenguaje de sus mensajes. Aprender y conocer el funcionamiento de la Red Vial de **Infored**, implicó involucrarme con todas las actividades que en ella se realizan, desde coordinar, grabar, capturar, transmitir, y hasta escuchar los comentarios a favor o en contra del trabajo diario de parte de los reporteros y reporteras viales, así como los de los coordinadores y los de personas del público, que ya sea por escrito o vía internet y telefónica emiten opiniones del servicio de vialidad de **Infored**.

En seis años de labor en el área de Red Vial, me he percatado, que como egresada de la carrera de Periodismo y Comunicación Colectiva, tengo la oportunidad de desempeñar y combinar aspectos teóricos y prácticos aprendidos en la Universidad. Todo ello con el fin de proponer y crear mecanismos que hagan más profesionales y atractivos los reportes viales emitidos por la radio.

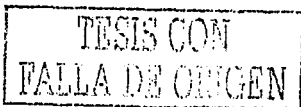


Conocimiento y experiencia, están vertidos en la presente Memoria de Desempeño Profesional, cuyo título “Para los amigos de **Infored** que siguen la Red Vial: Un análisis de nuestro servicio”, deriva de la actividad diaria en la coordinación y transmisión de reportes viales a Grupo Radio Centro, en donde es confirmada y jerarquizada la información, antes de pasarla al aire, mediante diferentes procesos de selección, que en ocasiones originan conflictos con los reporteros viales, porque ellos desean transmitir todo, y no siempre se puede, por los tiempos que en radio, son muy limitados.

Además, el intentar a toda costa que los reportes viales sean claros origina roces con los informadores viales, que no siempre están dispuestos a corregir su vocabulario, ni acudir al punto donde reportan choques, incendios o movilizaciones de los cuerpos de emergencia.

Para analizar mejor el servicio de vialidad de **Infored**, con sus fortalezas y debilidades comunicativas, he dividido la presente Memoria de Desempeño Profesional en cuatro capítulos.

En el primero menciono los antecedentes de **Infored** en el ámbito de la vialidad, su desarrollo y las vicisitudes para lograr de un incipiente concepto informativo, una realidad, un verdadero servicio para la ciudadanía que transita a diario por esta gran urbe. Estructura, cobertura territorial, puntos de vista y experiencia de los primeros informadores viales, están vertidos en la primera parte de la presente Memoria de Desempeño Profesional.



La segunda parte de este trabajo, nos acerca a las funciones específicas de reporteros y reporteras viales, así como a la labor diaria de coordinadores, grabadoras y locutoras de información vial, roles estos últimos en los que me he desempeñado en los seis años de trabajo en **Infored**, y he podido ver de cerca el proceso que siguen los reportes viales, antes de ser transmitidos.

En primera instancia se asignan zonas a los reporteros y reporteras, para que recorran las principales calles y avenidas de la Ciudad de México y área metropolitana, al tiempo que se mantiene comunicación constante con los cuerpos de seguridad y emergencia, con el objetivo de conocer el lugar donde se registran bloqueos, incendios, choques, movilizaciones policíacas, etcétera, y así mandar a los reporteros a confirmar la información.

Los datos que llegan a la Central Vial de personas ajenas a la empresa y de los mismos empleados de **Infored**, son tomados en cuenta para mover a los reporteros y mandarlos al lugar de los hechos, de acuerdo a su ubicación. De esta forma se enriquece el servicio de vialidad, porque mientras más personas contribuyan a informar a la Central Vial, de todos los aspectos que afectan el tránsito vehicular, el servicio incrementa en calidad, oportunidad y veracidad. Todos estos aspectos son desarrollados en el capítulo número tres de la presente Memoria de Desempeño Profesional.

El lenguaje de los reporteros y reporteras viales, es analizado en el capítulo número cuatro del presente trabajo, con el fin de eliminar errores tales como:



➤ “concretamente para usted que transita en el Anillo Periférico, le informo que específicamente en la zona del Toreo...”

➤ “un grupo de manifestantes se manifiesta...”

➤ “un gran charco en la Avenida San Antonio, origina grandemente conflictos viales...”

➤ “tránsito lento con carga vehicular excesiva, que se desplaza de manera constante...”

La idea es aprovechar al máximo la experiencia informativa de **Infored**, así como la infraestructura del equipo de vialidad.

La forma en que los reportes viales se transmiten al aire y el tiempo de duración de los mismos, son aspectos incluidos, también en el cuarto capítulo.

Al final de la presente Memoria de Desempeño Profesional, y a manera de reflexiones propositivas, presento opciones de fondo para transmitir los reportes viales en vivo y grabados. Asimismo destaco los puntos a tomar en cuenta, como son: mayor capacitación de los reporteros y reporteras viales, así como mejorar la logística, para fortalecer el servicio de vialidad que proporciona **Infored**.

TESIS CON  
FALLA DE ORIGEN

**CAPÍTULO 1**

**LA INFORMACIÓN VIAL  
EMITIDA POR LA RADIO EN  
MÉXICO**

TESIS CON  
FALLA DE ORIGEN



TESIS CON  
FALLA DE ORIGEN

# 1. LA INFORMACIÓN VIAL EMITIDA POR LA RADIO EN MÉXICO

## 1.1 Inicio de un nuevo concepto informativo

Proporcionar cultura de tránsito, es el primer acercamiento para ofrecer a los radioescuchas y automovilistas, reportes viales que los orienten en sus recorridos diarios por la Ciudad de México y área conurbada.

En 1956, la emisora XERCN, Radio Cadena Nacional, hoy Radio Red, inicia una campaña de educación vial, en colaboración con la Dirección de Tránsito del Distrito Federal, para hablar de los accidentes, del reglamento y de las normas de tránsito en la Ciudad de México.

La idea era que la población del Distrito Federal conociera las velocidades máximas y mínimas de un vehículo en las vías primarias y secundarias, el mantenimiento de un automóvil para evitar accidentes, las precauciones del conductor al transitar en una vía rápida, zona escolar y habitacional, así como las multas correspondientes al infringir el Reglamento de Tránsito; además de datos y temas relacionados con señalamientos de tránsito vehicular y peatonal. Todo ello en un programa de una hora de duración, transmitido de lunes a viernes por la emisora radiofónica XERCN, Radio Cadena Nacional.





Así, en la búsqueda de la persona idónea que hablará de éstos temas, tanto José Ávila Garibay, Jefe de la Oficina de Educación Vial de la Dirección de Tránsito del Distrito Federal, como Luis Carmona, Gerente de la Radiodifusora, optaron por elegir al Ingeniero Jorge Alejandro Olea, hoy reportero de vialidad desde el helicóptero de Infored, y periodista de la fuente policiaca, así como al locutor Joaquín Ortiz Galván, quien moderaba este programa.

La campaña de educación vial, después de un mes, llega a su fin, sin embargo, el interés del auditorio creció y los directivos de la radiodifusora decidieron prolongar el programa de educación vial por varios meses.

Más tarde, Alejandro Olea, siguió con programas similares, para concientizar a la ciudadanía, no sólo en radio, sino también en televisión, con intervenciones una o dos veces por semana en los canales 4 y 2, de Televisa.

No es sino hasta 1969, cuando la información vial desde aire comienza a darse a los radioescuchas de Grupo Orfeón, misma que era proporcionada por el ingeniero Olea, desde una avioneta y posteriormente desde un helicóptero.

La transmisión era muy rudimentaria: desde un sistema de radioteléfono se realizaba un enlace a un servicio en tierra que se llamaba Servicio Organizado Secretarial SOS, de aquí la operadora recibía la información y a su vez la mandaba a radio 660. de aquí se enlazaba a la consola y a las cinco emisoras de

TESIS CON  
FALLA DE ORIGEN

Grupo Orfeón. Los reportes se transmitían en pequeños lapsos de una o dos horas al día, y no se cubría el espacio informativo que ahora se cubre.

En 1973, cuando la XERCN pasa a manos de Radio Programas de México, aparece en la nueva Administración José Gutiérrez Vivo, quien junto con Clemente Serna Alvear, dueño de Radio Programas de México, buscan hacer una radio interactiva, donde participen también los radioescuchas. Así surgen programas hablados y noticieros de larga duración, en los que incluyen información vial y en este rubro, ¿quién? mejor que el ingeniero Olea para hacerlo, por ello, José Gutiérrez Vivó le pide que continúe al frente del servicio de vialidad, pero de una forma más moderna. Para ello solicita una frecuencia a la Secretaria de Comunicaciones y Transportes, con el objetivo de transmitir directamente desde el helicóptero y con mejor calidad de audio. De esta forma, inicia su labor la Red Vial de **Infored**.

## 1.2 El proyecto vial de Infored

Cuando la XERCN pasa a manos de radio Programas de México, el 1 de mayo de 1973, se convierte en Radio Red. A partir de entonces Clemente Serna Alvear, José Gutiérrez Vivó y Roberto Ordorica, directivos de la empresa radiofónica introducen el concepto de radio interactiva y de servicio.

El 1 de septiembre de 1974, junto con **Monitor**, noticiero de larga duración, se insertan en la estación programas hablados de interés para las



amas de casa, una medida muy sutil para acostumbrar a este tipo de audiencia a los comentarios.

Así, bajo este concepto y la necesidad de dar una alternativa de solución a los problemas de vialidad que se generan día a día en la Ciudad de México y área metropolitana, surge la Red Vial, de **Infored**.

**El objetivo:** dar un servicio a la comunidad en pro de la vialidad y la ecología, ya no sólo desde un helicóptero, sino también desde tierra, con elementos que informen de las condiciones viales en principales calles y avenidas.

**El procedimiento:** personal que recorra el Valle de México, con la finalidad de informar de la situación del tránsito desde el lugar donde se encuentra, y de esta forma orientar y ayudar a los automovilistas que a diario transitan en esta metrópoli.

**Los actores:** Los operadores de las 44 patrullas de la Asociación Mexicana de Automovilistas, AMA, quienes en esta etapa del servicio de vialidad de **Infored**, transmiten información de choques, bloqueos y vehículos descompuestos a una Central, ésta a su vez a un contacto en **Monitor**, y de aquí los datos se proporcionan a conductores y locutores, mismos que se encargan de pasar el informe al aire.

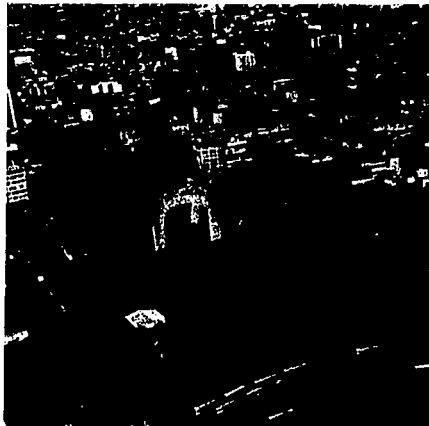
TESIS CON  
VALLE DE MEXICO

En la actualidad, los actores son los reporteros y reporteras viales, que recorren a diario el Valle de México, para informar al auditorio de los conflictos y alternativas viales.

### 1.3 Historia de la Red Vial de Infored

#### 1.3.1 *Transitar para guiar orientar*

En medio de los problemas de tránsito que se complicaban más y más en la Ciudad de México surgió la Red Vial de Infored, en el año de 1978, en cooperativa con la Asociación Mexicana de Automovilistas, AMA.



Vista panorámica de la Ciudad de México en 1978

¿Cómo sucedió esto? José Gutiérrez Vivó, recurrió al general Rincón Gallardo, Director General de la AMA, para cristalizar un servicio más de **Monitor** y de esta forma aprovechar a los operadores de las 44 patrullas de la AMA, que se dedicaban a dar auxilio a los automovilistas con vehículos descompuestos en todas las vías de la ciudad, ellos enviaban a la Central los datos de la situación del tráfico desde el lugar donde se encontraban; así el encargado de la Central transmitía dicha información a un contacto en **Monitor** y este mensaje se pasaba al aire, con el objetivo de guiar a los radioescuchas por las calles y avenidas menos transitadas.

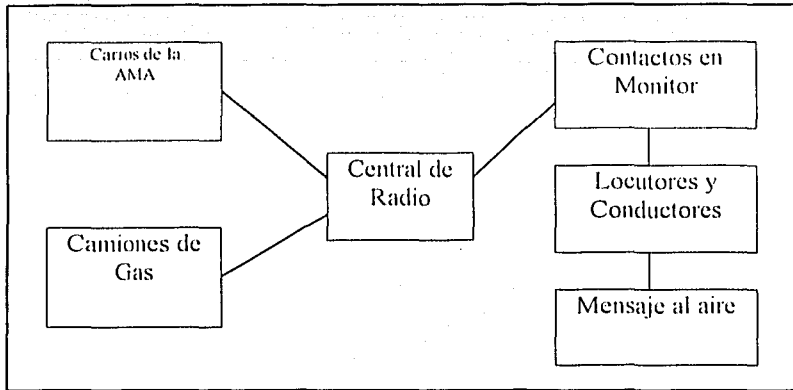
Organizar esta dinámica requirió de un gran esfuerzo porque aún no había reporteros viales como tales, el personal no pertenecía directamente a **Infored**, y por ende el compromiso era mínimo, además el proceso de comunicación no era el óptimo.

Pese a lo anterior, en el mismo año, meses después, la emisora contó también con los camiones de la red de distribuidores de gas doméstico para dar el servicio de vialidad a los radioescuchas de **Monitor**.

En el siguiente esquema podemos ver el proceso de comunicación para transmitir un reporte vial al aire, en el año de 1978. No existía la comunicación directa entre el informador vial y el conductor, no se entablaba una retroalimentación con el público radioescucha.

TESIS CON  
FALLA DE ORIGEN

## *Flujo de Información en los reportes viales de Infred en 1978*



En 1979 la Red Vial trabajó ya con un helicóptero, gracias al patrocinio de PEMEX, que aceptó colaborar con **Monitor** luego de que en la explosión y descontrol del pozo petrolero Ixtoc, en Campeche, el 7 de junio de 1979, el noticiario radiofónico **Monitor**, fuera el único medio de comunicación que hizo ver a la opinión pública que el problema de la explosión fue magnificado, debido a que el Director General de Pemex, Jorge Díaz Serrano, era un personaje presidenciable, y faltaban dos años para la designación del sucesor de José López Portillo.

José Gutiérrez Vivó, voló a Campeche para ver lo que estaba pasando y brindar a su auditorio información de primera mano: desde el aire, pudo apreciar la enorme mancha de petróleo, pero constató que no era de la magnitud que se creía. La mancha no cubría todo el Golfo, como se decía

dentro y fuera de México; el titular de **Monitor**, se dirigió en helicóptero hacia la plataforma Azteca, inmediata al pozo, metió la mano en el mar y vio que la capa no tenía más allá de dos centímetros de espesor. Regresó a la Ciudad de México, y al día siguiente, declaró frente a los micrófonos lo que observó.



Vista del pozo petrolero Ixtoc (1979)

"Cuando el auditorio duda de la veracidad de Monitor, éste hace lo imposible para demostrar que no miente".



Sin embargo, los radioescuchas no le creyeron, las llamadas no se hicieron esperar para preguntar ¿cuánto le había pagado Pemex? Y pese a que el conductor afirmó que no sólo no le habían pagado nada, sino que él lo apreció con sus propios ojos, la opinión pública no confió en él.

Ante esta situación lo único que se podía hacer era que el público fuera al pozo Ixtoc. Díaz Serrano estaba interesado en que se conociera la verdad, escuchó los puntos de vista de Gutiérrez Vivó, y accedió a prestar su avión para que el público de **Monitor** pudiera ir al lugar, y contar su experiencia a los demás.

TESIS CON  
FALSA O  
VERDADERA

Esta acción logró que la opinión pública cambiara sus puntos de vista en lo referente a la explosión del pozo petrolero Ixtoc. Díaz Serrano quedó muy agradecido con el noticiario **Monitor**, y por ello aceptó que PEMEX patrocinara el alquiler de un helicóptero, desde el cual se reportaba de manera más completa la situación del tránsito vehicular en la Ciudad de México a los radioescuchas de **Monitor**.

El patrocinio del helicóptero para dar información vial continúa en 1982 y en 1983, sólo que en este último año la información se daba desde una avioneta. Con esta mecánica, la persona que transmitía la información vial ya era un reportero, el ingeniero Jorge Alejandro Olea, quien proporcionaba información vial a los radioescuchas de **Monitor**.

Cuando PEMEX dejó de patrocinar a la Red Vial, debido a la crisis petrolera, afortunadamente la situación económica de la empresa a la que pertenecía **Monitor**, ya permitía la adquisición de un helicóptero, y el servicio de vialidad no dejó de darse al auditorio.



Helicóptero, unidades móviles y equipo humano de **Monitor** (1985)



En 1985 se compró el primero y en 1986 se adquirieron dos helicópteros más, propiedad de la empresa; estas aeronaves en colores amarillo y negro comenzaron a surcar los cielos de la Ciudad de México, con el fin de orientar a cientos de conductores que sintonizaban a diario el noticiario **Monitor**.

La búsqueda incesante, y la idea fija en armar un mejor equipo de vialidad, capaz de ser reconocido como un verdadero servicio a la sociedad, dieron fruto en 1992, cuando **Infored**, proyecta a cinco reporteros viales en motocicleta. El banderazo inaugural lo dio el entonces Regente de la Ciudad de México, Manuel Camacho Solís, en el Zócalo Capitalino, quien señaló: *"La Red Vial de Monitor, presta un valioso servicio de apoyo a la comunidad"*.



Primeros reporteros viales

TESIS CON  
FALLA DE ORIGEN

La información del tránsito, de esta forma, se transmitía directamente, con la nueva modalidad de reporteros viales que se encontraban en el lugar de los hechos y en busca de alternativas. Los reporteros viales en motocicleta, lograron reforzar el servicio de vialidad, además de un mayor acercamiento con los radioescuchas que comenzaron a identificar a **Monitor** en las principales calles y avenidas, en las motos en colores amarillo y negro.

De esta manera, la radio cumplía con el objetivo de servicio, y era utilizada para algo más que hacer ruido, como lo decía el caricaturista Eduardo del Río "Rius" en la portada del número monográfico de la revista *Los Agachados* publicada el 23 de octubre de 1974.

Es importante mencionar que los reportes viales comenzaron a darse sólo en los espacios de **Monitor**, aún con los cinco reporteros viales en motocicleta, sin embargo, al incrementarse los conflictos de tránsito, **Monitor** decide, en mayo de 1993, integrar a cinco reporteros viales más, y con ellos el horario del servicio se amplía hasta las nueve de la noche.

De esta forma, la información vial se proporciona ya no sólo en los espacios de **Monitor**, sino también en la barra de programación general con diez reporteros en motocicleta divididos en dos turnos.

Conforme transcurren los años, el servicio de vialidad continúa ampliándose, con el firme propósito de contrarrestar, en la medida de lo posible, los



problemas viales, por ello, el horario de servicio se extiende de seis de la mañana a diez de la noche, de lunes a sábado.



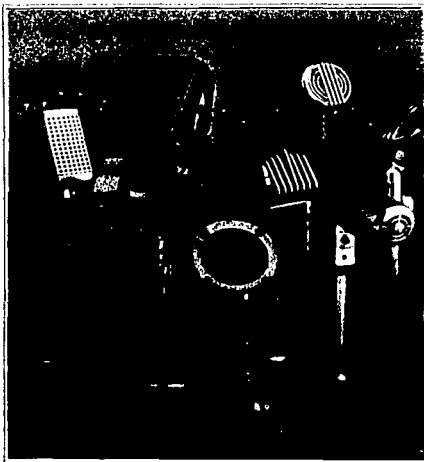
Publicidad de la Red Vial en periodicos y revistas

Este horario se establece en 1995, después de varias negociaciones con Grupo Radio Centro (véase anexo 1) Los reporteros viales de Formato 21 se integran a la Red Vial de Infored, armando un equipo de 16 elementos, divididos en dos turnos, independientemente, de los vuelos en helicóptero durante **Monitor** de la mañana y de la tarde noche, de 6:00 a 10:00 horas y de 18:00 a 20:00 horas, respectivamente.

TESIS CON  
FALLA DE ORIGEN

La Red Vial, en 1995 no solamente informa al auditorio de **Monitor**, y a la barra de programación general, sino también a las doce estaciones de Grupo Radio Centro, seis en Frecuencia Modulada y seis en Amplitud Modulada, incluyendo Formato 21 en la frecuencia 1150 de AM, de lunes a sábado, desde las seis de la mañana hasta las diez de la noche.

En la actualidad Formato 21 se sintoniza en la frecuencia 790. Esto a partir de noviembre del 2001, con el fin de aumentar su potencia.



La información de la Red Vial, llega a diferentes tipos de público

En los siguientes cuadros podemos ubicar a las doce estaciones a las que la Red Vial de Infored proporciona información. Así como el formato de cada una de ellas.

TESIS CON  
FALLA DE ORIGEN

### *Estaciones de Infored*

Estación	Frecuencia	Potencia (wats)	Formato
XEJP-AM	1320 KHZ	50 000	Música en español juvenil
XEFAJ-AM	1560	50 000	Grupera

Estas dos estaciones, desde 1998, pertenecen a **Infored**.

### *Estaciones de Grupo Radio Centro*

Estación	Frecuencia	Potencia (wats)	Formato
XHFO-FM	92.1 MHZ	150 000	Clásicos en inglés
XEJP-FM	93.7 MHZ	10 000	Música moderna en español
XHFAJ	91.3	50 000	Música en inglés
XERED-AM	110 KHZ	50000	Noticias y programas hablados
XERC-FM	97.7 MHZ	100 000	Música en español juvenil
XEQR-FM	107.3	100 000	Grupera
XERC-AM	790 KHZ	50 000	Noticias
XHRED-FM	88.1	40 000	Noticias y música en inglés
XEQR-AM	1030 KHZ	50 000	Programas hablados
XECMQ	1150 KHZ	20 000	Clásicos en español y programas hablados

TESIS CON  
FALLA DE ORIGEN

Un punto importante de mencionar es que al intensificarse los conflictos viales en la Ciudad de México y área conurbada, la Red Vial ha incrementado el número de reporteros viales para informar con mayor precisión al auditorio.

Y para continuar en el terreno de las innovaciones, en 1998, la Red Vial presenta a la primera reportera vial en motocicleta con su uniforme en rosa y negro, y aunque lento, el número de reporteras viales también ha aumentado.

Elizabeth Almariz,  
primera reportera vial



No es que la empresa sea “machista” según el punto de vista de algunos directivos, sucede que es difícil encontrar a mujeres que reúnan las características indispensables para ser reporteras viales, pues el trabajo que desempeñan, es hasta cierto punto rudo.

La Red Vial de Infored, ha tenido algunas vicisitudes, una de ellas es el hecho de haberse visto en la necesidad de suspender el sobrevuelo del

helicóptero en el espacio de **Monitor** de la tarde, de 13:00 a 15:00 horas por cuestiones económicas, sin embargo, gracias al profesionalismo de sus colaboradores, el 3 de enero del 2001, el helicóptero volvió a sobrevolar las principales calles y avenidas en el horario antes mencionado.

Cubrir el costo de los helicópteros y motocicletas no es sencillo, sobre todo si tomamos en cuenta que lo primordial es mantener el equipo técnico en perfecto estado, para así asegurar el bienestar del equipo humano.

En la actualidad, noviembre del 2002, la Red Vial cuenta con dos helicópteros, 26 motocicletas, 21 reporteros viales, dos reporteras viales, un jefe de Red Vial, dos coordinadores, dos grabadoras de información vial y dos locutoras de información vial. Así como un equipo especializado de scanners, frecuencia de helicóptero y motorola, diez líneas telefónicas, cuatro computadoras y cuatro aparatos de televisión, para detectar lo más rápido posible accidentes, marchas y bloqueos.

**MONITOR**  
**no inventó**  
**los bloqueos**

pero sí creó  
la solución:

**RED VIAL**

El Noticiero Líder en México

**foli**

**RED VIAL**  
© 2002

Publicidad de la Red Vial en  
periódicos y revistas

TIENE CON  
FALLA DE OFICIO

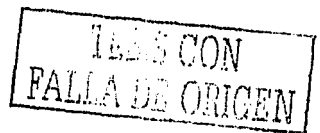
### **1.3.2 Estructura de la Red Vial**

Hasta ahora sólo he mencionado a los reporteros viales, sin embargo para que un reportero vial pueda transmitir su información, es menester que sea coordinado desde una Central, encargada de asignar zonas, contactar a Seguridad Pública, Bomberos, Cruz Roja, Policía Federal de Caminos y a todas las instancias que puedan proporcionar información referente a choques, marchas, incendios, asaltos y desalojos que afectan vialidad.

La Central Vial, es el corazón de la Red Vial, porque es aquí donde se concentra, investiga y selecciona toda la información para transmitirla al aire.

Por ejemplo, ante las llamadas del público radióescucha, con reportes, preguntas y dudas de incidentes viales, los productores de las cuatro emisiones de **Monitor**, turnan a la Central Vial las llamadas, para que de acuerdo a la ubicación de los reporteros, acudan al punto señalado y constaten, si la información es verídica o no.

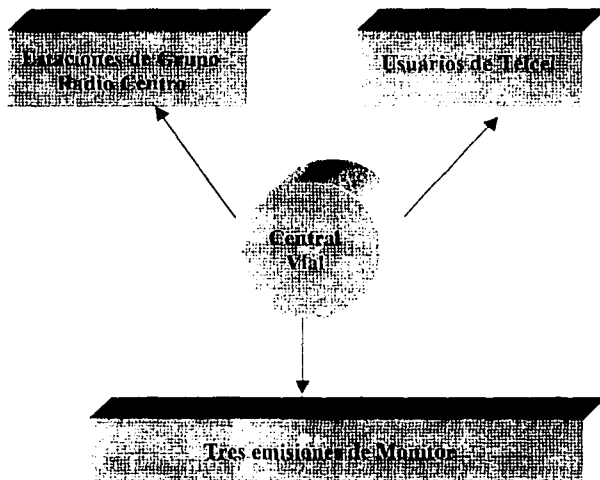
La Central Vial, opera en dos turnos, de 5:30 a 14:00 horas y de 14:00 a 22.00 horas, lapso durante el cual trabaja intensamente para mantener al auditorio de **Infored** y Grupo Radio Centro informado en todo lo referente a vialidad; así como a los usuarios de Telcel, pues mediante el número \* 733 send, proporciona orientación vial, dicha información la dan asesoras viales, que están en contacto permanentemente con la Central Vial, pero del funcionamiento detallado del corazón de la Red Vial, hablaremos más adelante.





Cabe destacar que a partir del 3 de junio del 2002, debido a un convenio entre **Infored** y **Telcel**, la marcación para obtener información vial, mediante el teléfono celular es **\*Ruta**, o bien los dígitos **7882 send**.

En el siguiente esquema podemos apreciar que la **Central Vial** abastece de información, no sólo a las tres emisiones de **Monitor** sino también a usuarios de **Telcel** y estaciones de **Grupo Radio Centro**.



TECIS CON  
FALLA DE ORIGEN

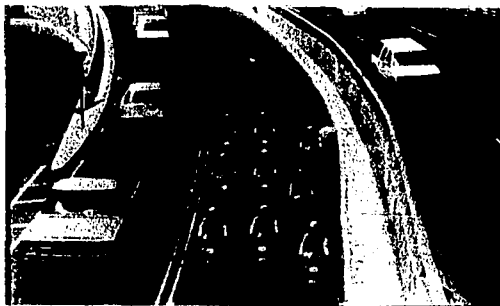
### 1.3.3 Cobertura Territorial

Para poder proporcionar un servicio vial de calidad, la Red Vial recorre a diario total o parcialmente a las 16 delegaciones de la Ciudad de México: Álvaro Obregón, Azeapotzalco, Benito Juárez, Coyoacán, Cuajimalpa de Morelos, Cuauhtémoc, Gustavo A. Madero, Iztacalco, Iztapalapa, Magdalena Contreras, Miguel Hidalgo, Milpa Alta, Tláhuac, Tlalpan, Venustiano Carranza y Xochimilco; así como a municipios conurbados: Tlalnepantla de Baz, Naucalpan de Juárez, Cuautitlán Izcalli, Cuautitlán México, Nezahualcoyotl, Coacalco, Chalco Solidaridad, Tultépec, Huixquilucan, Atizapán de Zaragoza, Ecatepec, Tultitlán, Nezahualcoyotl y Chimalhuacán.

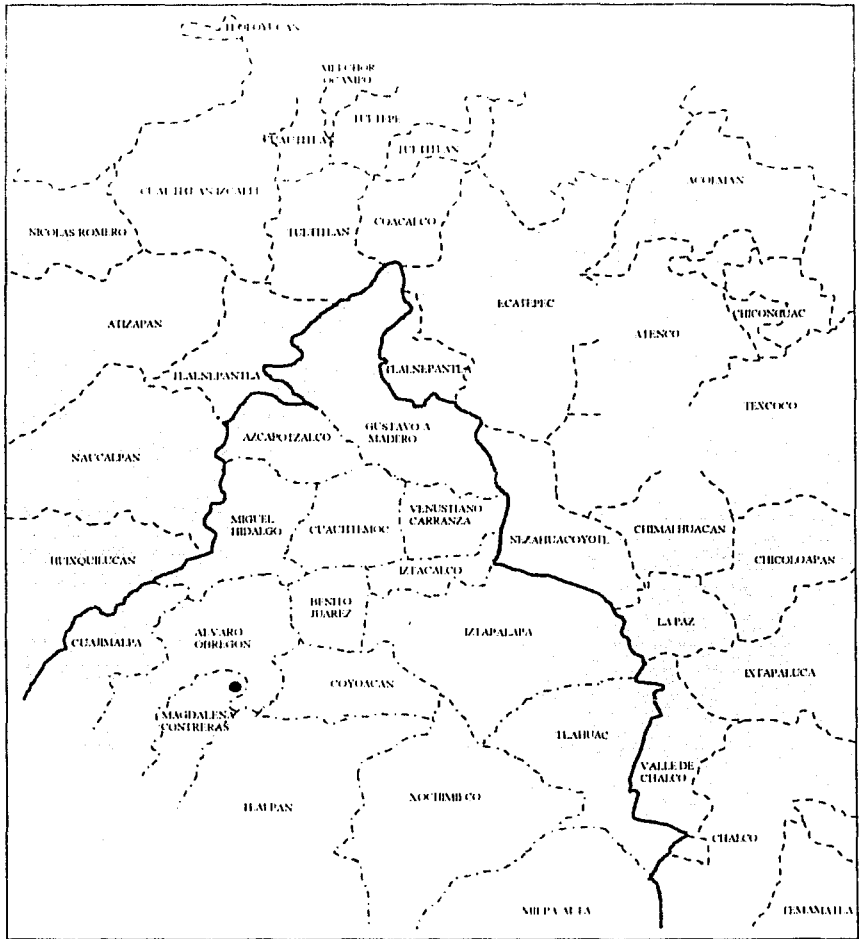


Helicóptero de la Red Vial sobrevolando la Ciudad de México y área metropolitana

Reporteros viales preparados para recorrer la Ciudad de México y área metropolitana



# COBERTURA TERRITORIAL DE LA RED VIAL DE INFRED



TRINCS CON  
FALLA DE ORIGEN

## 1.4 Los primeros reporteros viales hablan

Para acercarme más al servicio de vialidad desde el punto de vista de quienes reportan y recorren a diario la Ciudad de México y área de metropolitana, obtuve testimonios de los primeros reporteros viales, el Ing. Olea, reportero vial desde el helicóptero y Galo Alberto, uno de los cinco pioneros de la información vial en motocicleta.

### 1.4.1 Pionero de información vial



Ingeniero Olea, en uno de los sobrevuelos del helicóptero de Inforet

“Fui el primer informador vial de América Latina, no había ninguna persona que hiciera este tipo de servicio”, afirma orgulloso el ingeniero Jorge Alejandro Olea, quien abandonó su carrera de ingeniería mecánica electricista, para dedicarse al periodismo, porque además de dar información vial es reportero de la fuente policiaca.

Pero veamos como ocurrió esto: A raíz un accidente en motocicleta, Jorge Alejandro Olea, es invitado por su amigo, José Avila Garibay, Jefe de la Oficina de Educación Vial de la Dirección de Tránsito del Distrito Federal en 1956, a participar en una campaña de educación vial en la emisora XERCN Radio Cadena Nacional, hoy Radio Red.

Jorge A. Olea aceptó, y durante un mes transmitió información de educación vial al lado del locutor Joaquín Ortiz Galván. Y para ello enfatiza A. Olea: “me tuve que empapar, de todos los conocimientos posibles, relacionados con la vialidad”.

Al concluir el mes, el Gerente de la radiodifusora, Luis Carmona, le pidió a Olea que continuara con el programa, que se quedara a trabajar, situación que le desconcertó al entonces estudiante de Ingeniería, porque no quería dejar de estudiar, sin embargo, al aceptar Carmona que siguiera con sus estudios, Olea dijo que sí, y como negarse, si le iban a pagar 250 pesos al mes, cantidad nada despreciable para un estudiante, recuerda Alejandro Olea.

Así que para continuar con mi programa tuve que conocer parámetros de velocidades, reacción de un conductor al ver un obstáculo, en fin me compenetre en el tema de tránsito y vialidad, para este fin me ayudó mucho mi amigo Rafael Pliego Piña, conocedor de estos temas. A partir de entonces, reitera orgulloso el ingeniero Olea, me convertí en el primer informador vial de América Latina.

- Entonces al principio ¿no daba reportes de la situación vial en principales calles y avenidas de la Ciudad de México?

- No, solamente cultura de tránsito.

Alejandro Olea siguió con los programas radiofónicos de tránsito que buscaban concientizar a la ciudadanía, no sólo en radio sino también en televisión: en canal 4 trabajó durante 7 años y en canal 2 durante 5 años, sus programas no eran diarios, pero con una o dos veces por semana bastaba para cumplir el objetivo de su espacio televisivo.

- ¿Cuándo inicia dando reportes viales desde un helicóptero?

- En 1969, cuando me contrata un grupo de radiodifusores en primera instancia para dar información desde una avioneta y posteriormente desde un helicóptero.

En mayo de 1973 llega la nueva administración en la que aparece José Gutiérrez Vivó, quien muestra su interés en que Olea continúe al frente del servicio de vialidad, pero de una forma más moderna. Para ello solicita una frecuencia de helicóptero a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, con el objetivo de transmitir directamente desde el mismo y con mayor calidad de audio.

Es así como A. Olea emprende su vuelo en los espacios de **Monitor**, no solamente desde los helicópteros, sino también desde tierra con sus notas policíacas.

Informar y orientar a los automovilistas de la Ciudad de México y área metropolitana acerca de los puntos más conflictivos en materia de vialidad, es un servicio de mucha valía, afirma el pionero de la información vial.

Al mostrarse orgulloso de su labor, también recuerda situaciones difíciles a las que se ha enfrentado, como el hecho de que un policía halla muerto en sus brazos, o la imagen de San Juanico después de la explosión el 19 de noviembre de 1984, y ni que decir de la consternación por la tragedia que vivió México el 19 de septiembre de 1985.

Para A. Olea el servicio que brinda la Red Vial de **Infored** a la ciudadanía es muy valioso porque la radio es inmediata, los automovilistas se enteran de los conflictos viales aún en su trayecto, sin sentarse frente a un televisor, por eso su trabajo le fascina, todos los días son diferentes y siempre hay algo nuevo que aprender, asegura.

Al iniciar su sobrevuelo por la Ciudad de México y área conurbada, a las 5:30 de la mañana, nunca sabe que rumbo va a tomar depende de las emergencias que se registren, sin embargo, hay arterias muy conflictivas que nunca deja de sobrevolar, como son: Calzada General Ignacio Zaragoza, Viaducto Miguel Alemán, Anillo Periférico en sus cuatro puntos, Carretera

TESIS CON  
FALLA DE ORIGEN

México Toluca, la entrada a Indios-Verdes y las zonas escolares. Así comienza a diario su a labor, el pionero de la información vial en América Latina.

#### *1.4.2 Una meta, Una realidad*



Galo Alberto Guerra en motocicleta

Al platicar con Galo Alberto, de lo que ha sido su labor en la Red Vial, se muestra pensativo y comenta: “Realmente no sabía que tanto iba a funcionar el servicio de vialidad: a lo mejor una semana, a lo mejor un mes, lo cierto es que al ver que poquito a poco iba mejorando, mi meta comenzó a ser el helicóptero.”

Para Galo Alberto Guerra, uno de los primeros cinco reporteros viales de Infored, recorrer la ciudad en motocicleta y dar información vial a los radioescuchas fue algo nuevo “como dirigirse hacia algún punto con los ojos cerrados”, y es que lo único que sabía Galo Alberto al ingresar a la emisora, era que iba a dar información vial, pero nunca había transmitido ningún tipo de



mensaje a radioescuchas, por tal motivo, comenta que al igual que a sus otros cuatro compañeros, los primeros reportes le costaron mucho trabajo.

“La verdad, nunca pensé que mi trabajo fuera a tener tanta trascendencia”, señala Galo Alberto, al tiempo que recuerda con una sonrisa, la cantidad de frases incoherentes que el mismo nerviosismo les inducía a decir, por ejemplo: el cruce que cruzan, o el cadáver sin vida.

Al terminar de decir ésto, yo lo miro y suelto la carcajada, porque aún siguen con frases como las anteriores, sólo que ahora lo hacen porque se saturan de tanta información y ya no saben lo que dicen, o porque realmente no tienen ni la más remota idea de lo que expresan.

Galo me ve con ojos de molestia y me dice: “No te burles, Paty, no todos nos equivocamos”.

Al principio, la información que emitían los reporteros viales era solamente de vialidad, pero conforme transcurrió el tiempo su labor también implicó asistir a conferencias de prensa, dar notas policíacas y de color.

Así, la “aventura” que inició el 17 de febrero de 1992, se convirtió en una realidad, el servicio comenzó a ser cada vez más útil a la ciudadanía, los patrocinios aumentaron y en 1993 la Red Vial contó con cinco reporteros viales más, divididos en dos turnos para proporcionar un mejor servicio.

TESIS CON  
FALLA DE ORIGEN

Al ver que la Red Vial crecía, “mi meta era llegar al helicóptero”, por eso comencé a trabajar con más entusiasmo, enfatiza Galo Alberto.

- ¿Cómo fue que dejaste la moto y te subiste al helicóptero?

Bueno, un día me habló Alfonso Gómez, Subdirector de Información, en ese entonces, y me dijo: vas a cubrir al ingeniero Olea, ¿puedes? – “me canso que puedo”, le contesté. Y para volar dos horas, estuve una semana con José Luis Reyes, sobrevolando la ciudad para practicar la forma de dar los reportes, pues la vialidad observada desde aire y desde tierra es muy diferente.

Muchas veces en la noche, desde el helicóptero, ves puras lucecitas, aunque tienes la ventaja de una visión general de los problemas y es más fácil que des alternativas; en cambio en la moto no lo puedes hacer, porque en ocasiones ni con la moto puedes transitar, sin embargo, desde tierra das más detalles: placas, nombres y la opción de hacer entrevistas “es padrisimo cuando complementas la información de aire y tierra”.

- Después de tus primeros vuelos ¿cómo lograste la titularidad del helicóptero en **Monitor** de la tarde?

- Al terminar mi primer vuelo, con reportes al aire, trabajé con más ímpetu, sabía que mi esfuerzo tendría su recompensa, así que luego de una reestructuración de la empresa, fui elegido para quedarme con la titularidad del

helicóptero en el **Monitor** de la tarde-noche de las 18:00 a las 20:00 horas, y suplir al ingeniero Olea en la mañana, cuando está de vacaciones. Además de transmitir reportes viales para Grupo Radio Centro de las 06:00 a las 10:00 horas.

- ¿Extrañas la moto?

Galo Alberto me mira fijamente, y con mucha satisfacción responde:

- No, sólo en el traslado de mi casa al aeropuerto. La verdad andar en moto es mucho más peligroso.

- ¿Cuánto tiempo recorriste la ciudad en motocicleta?

- Cinco años, y aprendí mucho, sólo que uno se va forjando metas y la mía, en cuanto a vialidad se refiere, era llegar al helicóptero.

- ¿Cuánto tiempo llevas en el helicóptero?

- Casi cinco años, los mismos que en motocicleta.

- ¿Disfrutas tu trabajo?

TESIS CON  
FALLA DE ORIGEN

- Claro, sobre todo cuando hay conflictos viales y tengo la oportunidad de orientar, prevenir y dar alternativas a los conductores que diariamente recorren la Ciudad de México y área conurbada.

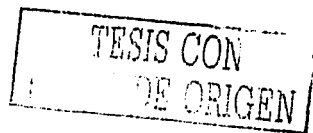
- ¿Se han cumplido las expectativas que tenías cuando iniciaste tu labor en el ámbito de la vialidad?

- La verdad han sido superadas, porque para ser sincero pensé que el servicio iba a "tronar". Después entendí que mi labor era más importante de lo que yo pensaba, aprendí a buscar la nota, sin esperar a que los coordinadores me mandarían a un choque o bloqueo. Pero desgraciadamente, no todos piensan así, situación que demerita un poco el servicio.

- ¿Qué harías para corregir esa situación?

- Pondría a supervisores de confianza que estén al pendiente del trabajo de los reporteros viales, sólo así los elementos que no cumplan con su trabajo serían reprendidos, tú sabes que con pruebas es más fácil actuar.

Galo Alberto Guerra, reportero de información vial, comenta que todos los días intenta hacer su trabajo con algo nuevo, y si su labor la inicia "inspirado" todo le sale bien, pero hay días en que ningún reporte le agrada, y la lengua se le traba mucho.



De cualquier manera, su objetivo lo ha alcanzado y aunque no sea reportero vial en moto, le agrada trabajar en equipo con los que si lo son. Asegura que sólo a base de coordinación y profesionalismo se logran buenos resultados.

Tanto para el ingeniero Olea, como para Galo Alberto, la información vial que ofrecen a los radioescuchas es de mucha valía y al mismo tiempo se muestran satisfechos de que el servicio crezca cada día más y lo puedan dar también a las estaciones del Grupo Radio Centro.

TESIS CON  
FALLA DE ORIGEN

**CAPÍTULO 2**

**EL SERVICIO DE VIALIDAD  
DE INFORED PARA GRUPO  
RADIO CENTRO**

TESIS CON  
FALLA DE ORIGEN



TESIS CON  
FALLA DE ORIGEN

## **2. EL SERVICIO DE VIALIDAD DE INFORED PARA GRUPO RADIO CENTRO**

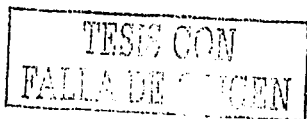
Para acercarnos más al servicio de vialidad que proporciona **Infored** a Grupo Radio Centro, voy a describir la labor cotidiana de reporteros, reporteras, locutoras, coordinadores y grabadoras de información vial. De esta forma los lectores de esta Memoria de desempeño profesional, tendrán una visión más amplia del funcionamiento de la Red Vial de **Infored**. Y es que aunque en teoría hay puestos asignados, todos hacemos de todo.

Por ejemplo, en seis años de labor en la Red Vial, he sido capturista, coordinadora, grabadora y locutora, este último puesto es en el que me desempeño desde hace tres años sin dejar de realizar otras actividades cuando las necesidades de trabajo lo demandan.

### **2.1 Reporteros viales**

Hablar del equipo de reporteros viales de **Infored**, es recordar que algunos de ellos iniciaron su labor en mayo de 1994, con Grupo Radio Centro, principalmente para los radioescuchas de la emisora Formato 21 frecuencia 1150 de Amplitud Modulada

Sin embargo, en octubre de 1995, luego de diferentes negociaciones entre Grupo Radio Centro e **Infored**, el servicio de vialidad de ambas empresas





radiofónicas, se une para compactar un solo equipo que informa de las condiciones viales en el Valle de México y área conurbada a 12 emisoras, seis en Amplitud Modulada y seis en Frecuencia Modulada, y con públicos muy diferentes. Situación que implica para los reporteros viales un proceso de adaptación nada sencillo.

Para los que pertenecían a **Infored** significó dar reportes grabados a diez emisoras más y para los únicos seis que se unieron de Grupo Radio Centro implicó, además de cambiar los colores de sus uniformes y motocicletas de rojo y blanco a amarillo y negro, informar en vivo a los radioescuchas de las tres emisiones de **Monitor** y a los de la barra de programación general de Red AM, en la frecuencia 1110.

Antonio Jiménez, reportero vial que inició su labor en Grupo Radio Centro, comenta que al llegar a **Infored** estuvo a punto de renunciar porque él era reportero vial en carro, no en moto, y la misma para él representa "respeto". No obstante el trabajo le agradó porque significaba mayor proyección, mejores condiciones laborales y sobre todo: un reto.

En cambio para Hilario Almaraz, reportero vial que se formó en **Infored**, el proceso de adaptación representó incrementar el número de reportes y trabajar más tiempo con menos descansos.

Lo cierto es que conjuntar los dos estilos de trabajo no fue nada fácil. Los reporteros de Grupo Radio Centro estaban acostumbrados a doblar turnos

TRABAJAR CON  
FACILIDAD

y a laborar los sábados. Los de **Infored**, cumplían con un turno de seis horas y no trabajaban los sábados, salvo alguna marcha multitudinaria, cierres de campaña de políticos, o bien competencias deportivas.

Pero la diferencia más marcada, y la que generó mayores dificultades entre compañeros, fue la preparación intelectual, que de alguna manera se veía reflejada en los reportes al aire.

Los reporteros de Grupo Radio Centro, de una u otra manera contaban con estudios de periodismo, y los hicieron motociclistas. A los de **Infored**, aunque contaban con educación media y superior, no sabían mucho de periodismo, es decir fueron motociclistas que hicieron periodistas. Esta situación al principio causó algunos conflictos, que poco a poco se fueron superando. Y es que en realidad los reporteros viales no sólo dan información del tránsito vehicular, sino también general, por eso es importante que su nivel cultural sea aceptable.

Actualmente, de los seis reporteros que llegaron de Grupo Radio Centro, sólo quedan tres, los demás han iniciado su formación de reporteros en **Infored**. Y pese a que la empresa les da cursos de dicción, locución y redacción, no a todos les interesa. De verdad es desgastante cuando les tengo que grabar con el tiempo medido, porque los reportes se transmiten cada diez minutos y el reportero o los reporteros se equivocan una y otra vez debido a que no saben manejar la información, hasta que les indico cómo hacerlo, o bien ellos mismos me preguntan ¿Cómo lo digo?

Por fortuna, el último elemento que se incorporo a las filas de la Red Vial, cuenta con estudios de periodismo. La empresa ya se dio cuenta que sólo así podrá seguir *marcando el paso en la radio*, tal y como dice el slogan.

Lo difícil ahora, es eliminar los errores de sintaxis y dicción que cometen los reporteros viales a quienes no les interesa mejorar su labor. Ante esta situación, la actual Directora de Información, de **Infored**, Jessica Miranda me comentó que no puede liquidar a 18 elementos que no cuentan con estudios en periodismo.

Sin embargo, como empleada de **Infored**, en el área de Red Vial desde hace seis años y como egresada de la carrera de Periodismo y Comunicación Colectiva, pienso que con tres elementos que salieran del equipo, el servicio mejoraría de forma considerable, porque es necesario retomar el objetivo primordial de la radio: informar, comunicar y educar. Además no es que los egresados de la carrera de comunicación sean garantía de mejor productividad, pero si de mayor compromiso, y de igual forma si no funcionan reemplazarlos por otros.

Al estar en el área de Red Vial, me he podido dar cuenta que el campo de la información vial se puede explotar más, siempre y cuando todos los involucrados en el área se comprometan con su trabajo, porque para algunos reporteros viales les da lo mismo si es un reporte desde la esquina de su casa, o de alguna arteria importante, como por ejemplo Circuito Interior, y en este punto quiero destacar que un viernes por la noche, más o menos a las 21:30

TESIS CON  
FALLA DE ORIGEN

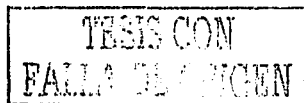
horas, un reportero me dio información del Anillo Periférico Norte, en el tramo del Toreo a Satélite, con circulación inmejorable, sin embargo, todos los días utilizo la misma arteria después de las 22:00 horas, y he podido constatar que el tránsito vehicular aún es lento, sobre todo en viernes, de ahí la poca credibilidad que tienen algunos elementos.

Es más, debo confesar que muchas veces no transmito los reportes del personal que perdió credibilidad, pero para ellos es mejor, porque ni siquiera les molesto para grabar reporte. Lo malo es que los que tienen mayor credibilidad y disposición, realizan el trabajo de los otros, y tampoco se vale.

Pero lo que más me preocupa, es que diario locutoras, coordinadores y grabadoras entregamos un reporte de las anomalías del servicio, a las instancias correspondientes, sin embargo, aún no han hecho nada al respecto.

No obstante, confío en que pronto tomen medidas correctivas, y la actual directora de información, Jessica Miranda tome en cuenta el contenido del presente trabajo de titulación, con el fin de eliminar los errores en los que incurrir los reporteros viales. De hecho en una junta, les mencionó que "tuvieran más cuidado en sus reportes, porque es hora de eliminar los vicios del lenguaje".

Por otra parte, **Infored** suministra a los reporteros viales de: motocicleta con equipo de motorola, manos libres, teléfono celular, impermeable, radio receptor y grabadora, con el fin de que su labor sea óptima y por ende



proporcionen al auditorio un servicio de calidad. **Infored** cuenta con la infraestructura necesaria para proporcionar el servicio de vialidad, sólo hace falta corregir fallas en la parte humana, sensibilizar a los reporteros de la trascendencia de su labor.

Los informadores viales recorren a diario una de ocho zonas asignada por los coordinadores, no sólo para transmitir información en vivo a Red AM, en la frecuencia 1110, sino también para grabar reportes cada 10 ó 20 minutos y emitirlos en Formato 21, así como a las diez estaciones de Grupo Radio Centro. Más adelante veremos con detalle el mecanismo para proporcionar este servicio.

## 2.2 Reporteras viales

Las reporteras viales inician su labor en el servicio de vialidad en septiembre de 1998, como otra de las innovaciones de **Infored**, lanzan a la primera reportera vial Elizabeth Almaraz, a recorrer las calles y avenidas de la Ciudad de México, con su traje y motocicleta en colores rosa y negro, sólo que a diferencia de los reporteros viales, se le asignó la zona de Polanco y las Lomas de Chapultépec, con el fin de fortalecer la imagen de la empresa, además de informar.

Es importante destacar que tanto la primera reportera vial, como las que le han precedido no cubren una zona completa, porque es indudable que una.

TESIS CON  
FALLA DE ORDEN

mujer corre más riesgos en motocicleta que un hombre, y antes que nada está la integridad física. Aunque este aspecto no ha dejado de causar inconformidad en los reporteros viales, que casi todo el tiempo se quejan de los privilegios de las reporteras.

A mí me ha tocado escucharlos y aunque soy mujer, pienso que tienen razón, no porque dude de la capacidad intelectual de las mujeres, sino porque estoy consciente que su naturaleza no es la misma, a una mujer no se le puede mandar a un incendio, bloqueo, choque o marcha porque no llega tan rápido como un hombre, y para un medio de comunicación, como la radio, lo importante es “ganar la nota”. Si hay una movilización policiaca, por ejemplo, lo que hace el coordinador vial en turno, y me ha tocado decidirlo, es mover a un reportero de otra zona y encomendarle ir a cubrir la nota informativa.

Cuando una reportera vial cubre notas relevantes, es porque está cerca de la zona.

Tanto reporteras como reporteros viales, antes de transmitir un reporte en vivo a Red A.M, primero practican grabándolos a Formato 21, y en este proceso, tanto la grabadoras como las locutoras de información vial, jugamos un papel muy importante, porque somos quienes con más insistencia intentamos corregir los errores de los reporteros, sobre todo barbarismos, cacofonías, y errores de sintaxis, aunque se enojen.



### 2.3 Coordinadores

Hablar de los coordinadores en el esquema de la Red Vial, es hablar del cerebro del servicio de vialidad en Infored.

Veamos con detalle su origen y funcionamiento.

Al iniciar la Red Vial, con cinco elementos en motocicleta, se requería de una persona que coordinara la información y a los reporteros.

Su función: asignarles zonas a los reporteros viales, organizar y jerarquizar la información para transmitirla en los espacios de **Monitor**, Metropolitano y barra de programación general en Red A.M.

Su objetivo: entrelazar el trabajo de los reporteros viales con los datos requeridos por los radioescuchas para esquivar los puntos más conflictivos, en materia de vialidad, y con ello hacer necesario el servicio.

Para asignar áreas de trabajo a los reporteros viales, el Distrito Federal fue dividido en cinco zonas: sur, centro, norte, nororiente y noreste. Cada reportero recorría una de ellas y lo que se encontraba, lo reportaba a la Central Vial, ésta lo comunicaba al equipo de producción, quienes valoraban la información y autorizaban que pasara al aire.

TESIS CON  
FALLA DE ORIGEN

El equipo técnico: dos líneas telefónicas y un pequeño espacio al lado de la cabina central para poder operar.

Hablar de contactos en esta etapa de la Red Vial era imposible. Los pocos números telefónicos de servicios de emergencia con que se contaba eran un "tesoro".

Poco a poco los contactos en Cruz Roja y servicios de emergencia fueron incrementándose, a la vez que con la ayuda de un scanner, aparato con frecuencias de Cruz Roja y Bomberos, se detectaban más fácil los choques o incendios.

Después de un año y medio, los coordinadores lograron laborar con dos scanners, mismos que contribuyeron a informar de cualquier incidente en la Ciudad de México.



Carlos Joaquín Morales, Coordinador vial



Pero no fue fácil descifrar el lenguaje de las claves que manejan: Policía, Seguridad Pública, Cruz Roja y Policía Federal de Caminos, comenta Carlos Joaquín Morales, uno de los primeros coordinadores que en diez años de labor, ha visto crecer y consolidar el servicio de vialidad.

En un principio, me narra el coordinador, “los reportes al aire eran un ‘desastre’, sobre todo el primer día, porque nadie sabía a ciencia cierta ¿qué era un servicio de vialidad?, y ¿cómo debería darse? sólo lo intuíamos, pero nunca imaginamos que este nuevo servicio informativo llegara a tener tanta trascendencia y utilidad”.

El trabajo del coordinador comenzaba a las 6:00 horas y terminaba a las 10:00 horas, al igual que el de los reporteros, pero cuando se incrementó a diez el número de elementos en motocicleta, laboraban cinco reporteros en la mañana, cinco en la tarde y un coordinador por turno.

De esta forma las cinco zonas en que estaba dividida la Ciudad de México, se incrementa a ocho, porque ya no sólo se cubría el Distrito Federal, sino también el área conurbada, dichas zonas, a partir de este momento comenzaron a identificarse por número.

En el siguiente mapa podemos apreciar las ocho zonas en que está dividida la Ciudad de México y área conurbada, así como las principales arterias de cada una de ellas, mismas que recorren a diario reporteras y reporteros viales.

TEJES CON  
FALLA DE ORIGEN



**ZONA 1**

Via Morelos  
Av. Central  
Av. R. 1

**ZONA 2**

Autopista México Querétaro  
Periférico Norte  
Via Aquiles Serdán  
Via Gustavo Baz Prada  
Av. Mario Colín  
Av. del Durazno  
Av. 1o de Mayo  
Super Av. Lomas Verdes

**ZONA 3**

Autopista México Pachuca  
Calz. Vallejo  
Av. de los Insurgentes Norte  
Río Consulado  
Av. 100 metros  
Montevideo  
Calz. Guadalupe  
Calz. de los Misterios

**ZONA 4**

Periférico Poniente  
Circuito Interior  
Radial Río San Joaquín  
Av. de los Constituyentes  
Av. Observatorio  
Paseo de la Reforma  
Paseo de las Palmas  
Autopista México Toluca  
Av. Horacio  
Av. Presidente Masarik

**ZONA 5**

Viaducto Miguel Alemán  
Av. Chapultepec  
20 de Noviembre  
Pino Suárez  
Paseo de la Reforma  
Av. de los Insurgentes Centro  
Bucareli  
Fray Servando Teresa de Mier

**ZONA 6**

Calz. Gral. Ignacio Zaragoza  
Blvr. Puerto Aéreo  
Autopista México Puebla  
Av. Pantitlán  
Via Tapo  
Periférico Oriente

**ZONA 7**

Calz. de Tlalpan  
Av. Canal de Miramontes  
Prof. División del Norte  
Calz. Ermita Iztapalapa  
Periférico Sur  
Calz. De la Viga  
Río Churubusco  
Calz. Taxqueña  
Autopista México Cuernavaca  
Carretera México Cuernavaca

**ZONA 8**

Periférico Sur  
Av. de los Insurgentes Sur  
Av. Río Mixcoac  
Av. Revolución  
Av. Patriotismo  
Av. División del Norte  
Miguel A. de Quevedo  
Av. Barranca del Muerto  
Av. Copilco  
Av. Felix Cuevas

TESIS CON  
FABRIL 1980

Dividir a la ciudad en zonas y asignarlas a cada uno de los reporteros viales, comenzó a ser el trabajo cotidiano de los coordinadores, quienes veían aumentar sus actividades a un ritmo vertiginoso.

Además de asignarles zonas a los reporteros, los coordinadores organizaban y jerarquizaban la información para transmitirla al aire, estaban al pendiente de lo que se decían en los scanners y si escuchaban algún accidente, incendio, marcha o bloqueo, preguntaban más detalles a los cuerpos de emergencia, Seguridad Pública o Policía, y de esta forma, le daban más elementos al reportero que le asignaban una orden de trabajo.

En la actualidad, este proceso continúa, sólo que más sofisticado y con más equipo. Tan sólo en la Central Vial hay nueve scanners, dos televisiones y ocho líneas telefónicas, así como una frecuencia de helicóptero y una de motorola. Y al tanto de todo este equipo técnico, está el coordinador.

Pero su labor no termina aquí, pues también monitorea los noticiarios de **Infored**, para tratar de relacionar la información general con la que concierne a vialidad, por ejemplo, si escucha la nota de la Asamblea Legislativa y hay manifestantes fuera de este recinto, se comunica con el equipo de producción para complementar con un reporte vial, pero eso sí hay que defender a toda costa la importancia del reporte vial, porque en ocasiones los productores en turno lo toman muy a la ligera. De hecho cuando he estado en la coordinación, he tenido que ir hasta el estudio central para como dicen “apersonarme” y ejercer presión para que pasen el reporte vial al aire.

Otra actividad de los coordinadores, es elaborar un reporte diario de todos los choques, bloqueos, manifestaciones, movilizaciones policías y conflictos viales por volcaduras, semáforos mal sincronizados o encharcamientos originados por lluvias y fugas de agua, que cubre la Red Vial, con el objetivo de tener todos los datos en un archivo.

Los coordinadores, de acuerdo a la zona donde se ubique un reportero vial, le asignan una orden de trabajo, y el informador vial acude al lugar de los hechos, aunque a veces los reportes sean falsas alarmas.

Trabajar en la coordinación vial, es también ser responsable de suministrar información a las estaciones de Grupo Radio Centro, porque si por alguna razón un reportero no marca, las grabadoras de información vial se lo comunican al coordinador, y él es el indicado para indagar por qué motivo, razón o circunstancia no se ha reportado.

Además, si alguno de los reporteros viales sufre un percance, el coordinador es quien en primera instancia le manda ayuda, ya sea con otro de sus compañeros o con algún servicio de emergencia, porque en la actualidad ya cuenta con los suficientes contactos como para solicitar algún servicio.

Los coordinadores también se encargan de abastecer de información del tránsito vehicular al servicio de \*RUTA, para que las asesoras de información vial a su vez, asistan a los usuarios de Telcel y les guíen en su camino.

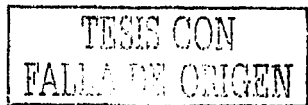


En el proceso de crecimiento de la Red Vial, integrar a un equipo de 15 reporteros, diez de **Infored** y cinco de Grupo Radio Centro no fue sencillo, afirma Carlos Joaquín Morales, coordinador a quien le toco el proceso de unión entre las dos empresas antes señaladas.

Para empezar, la forma de trabajar era diferente y la preparación también. Los reporteros de Radio Centro eran periodistas que hicieron motociclistas y los de **Infored**, eran motociclistas que hicieron reporteros, si tenían preparación profesional, pero “nada que ver” con la actividad que comenzaron a desempeñar. Y a juicio del coordinador que vio nacer el servicio de vialidad en motocicleta y también del mío: funcionan mejor los reporteros viales que llegaron de Grupo Radio Centro, porque pueden cubrir cualquier tipo de nota y no necesitan redactarla primero, para después pasarla al aire, sobre todo en el aspecto vial, porque las condiciones de tránsito cambian en cuestión de minutos y si no pueden transmitir el reporte de un choque, o lluvia, hasta que lo redacten, ya para cuando lo tengan listo, retiraron los vehiculos y dejó de llover. En radio no hay de “espérame tantito” si se tiene la nota, debe transmitirse al momento.

De verdad no entiendo, cómo los directivos no se han percatado o no han querido ver esta situación, pues al mes de laborar en la Red Vial, me pude dar cuenta de la diferencia de estructurar la información entre unos y otros reporteros.

En cuanto a las reporteras viales, al preguntarle a Carlos Joaquín qué opinaba de ellas, me respondió que “no cuentan del todo con ellas para



asignarles una zona completa, mandarlas a una emergencia o a un enfrentamiento porque es un trabajo 'rudo', por eso es que no hay tantas reporteras viales".

En este punto estoy de acuerdo con él, porque me ha tocado estar en la coordinación, y en la práctica las reporteras viales no llegan a una emergencia con la contundencia necesaria para informar al auditorio, siempre recurrimos a otros reporteros, aunque se encuentren un tanto distantes del lugar de los hechos.

Pienso que la idea de dar imagen a la empresa, e impulsar a mujeres en motocicleta, para recorrer la ciudad, no es mala, sólo que en mi opinión y de acuerdo a pláticas con el Ingeniero Olea, pionero de la información vial, funcionarían mejor, si para empezar, no se les da el nombre de reporteras viales, sino de orientadoras viales, por ejemplo, y en lugar de recorrer zonas establecidas, se dedican a transitar en escuelas, a las horas de entrada y salida, con el objetivo de instruir y orientar a los niños y a los papás de niños de temas relacionados con la cultura de tránsito; de igual forma podrían recorrer las inmediaciones de parques, teatros, y museos con el propósito de contribuir a la cultura de tránsito, que hace tanta falta en esta ciudad, y además darían imagen a **Infored**.

Esta labor, coordinada por la Central Vial, sin duda consolidaría el servicio de vialidad y cerraría la cadena de cultura e información.

TESIS CON  
FALLA DE ORIGEN

Pero veamos ahora ¿cómo? los coordinadores les asignan ordenes de trabajo a los informadores viales.

- El trabajo, cuéntese con los elementos que se cuente, debe salir adelante, porque si por determinada circunstancia, dejo de cubrir un incendio, accidente, bloqueo o movilización policiaca, la responsabilidad es mía, enfatiza Carlos Joaquín Morales, uno de los primeros coordinadores viales, al tiempo que me comenta "Tú lo has vivido" y es cierto porque cuando he estado en la coordinación, si a un reportero vial se le corta la llamada, no llega rápido al lugar de los hechos, o la información es transmitida antes en otro medio de comunicación, la culpa es de quien está en la coordinación.

Como podemos ver el trabajo de los coordinadores se asemeja a un partido de ajedrez, el tablero es el Valle de México y las piezas son los reporteros viales a quienes desplazan según las necesidades del servicio. El objetivo: ser los primeros en dar la información al aire de hechos relevantes y con datos confirmados, para ofrecerlos al público radioescucha.

Por eso en el área de red vial, el equipo técnico es importante, para estar enterado de lo que transmite la competencia. Y los canales 2 y 13 de televisión son monitoreados durante el lapso que vuela su helicóptero, porque también proporcionan información vial. Carlos Joaquín, señala que el escuchar y ver todo o casi todo lo que dicen en scanners, radio y televisión, son habilidades que se van desarrollando.



Estoy de acuerdo con él, porque el primer día que ingrese a la cabina de la Central Vial, pensé que me iba a volver loca, escuchaba tanta información al mismo tiempo, que no entendía nada. Sin embargo, poco a poco logre distinguirla. Ahora puedo decir que soy coordinadora vial cuando las necesidades y el ritmo de trabajo lo demandan. Lo único triste de resaltar, es que tanto ruido provoca la disminución del sistema auditivo.

En definitiva, ordenar y darle forma al trabajo de los reporteros viales, es responsabilidad del coordinador, aunque en ocasiones los productores, directores y subdirectores de información comunican a la Central Vial lo que desean para un operativo determinado o recorrido de un personaje público. Por ejemplo: el 1 de diciembre del 2000, cuando Vicente Fox, tomó el poder. O cuando el subcomandante Marcos llegó al Zócalo Capitalino, el 11 de marzo del 2001. Sin embargo, quienes "orquestan" el operativo, en materia de vialidad, son los coordinadores.

Detrás de los reportes viales al aire, tanto en **Monitor** como en las estaciones de Grupo Radio Centro, existe todo un mecanismo que hace posible el servicio.

LEER CON  
FALLA DE ORIGEN

## 2.4 Grabadoras de información vial



Grabación de reportes viales

Al igual que los coordinadores las grabadoras de información vial, trabajan en dos turnos de 6:00 a 14:00 y de 14:00 a 22:00 horas, sólo que su labor es únicamente para Grupo Radio Centro, sobre todo para la estación Formato 21, actualmente en la frecuencia 790 de Amplitud Modulada, en donde los reportes viales se emiten cada diez minutos.

Su función: grabar, editar, corregir el lenguaje de los reporteros viales y seleccionar la información para transmitirla a las estaciones de Radio Centro.

Su trabajo: la producción del espacio de Red Vial en Grupo Radio Centro, porque ellas, junto con las locutoras de información vial, decidimos qué información se transmite y cuál no. Asimismo, somos las responsables de la calidad del audio, si por alguna razón éste es deficiente, aunque la información sea relevante no se pasa al aire. Un mensaje que no se entiende, no informa por eso es que cuando grabo, me pongo en el lugar de los automovilistas y si no lo entiendo no lo transmito hasta que lo expresen de forma entendible.

Esta situación, origina algunas fricciones con los reporteros viales, porque se niegan a aceptar que su audio es de mala calidad o que se equivocaron en la sintaxis, incluso se quejan con regularidad porque sus reportes no pasan al aire. Lo que no entienden ellos es que sólo contamos con un minuto o minuto 20 segundos de transmisión, y no podemos pasar todos, sólo escogemos los mejores, los que aportan, en ese momento, mas información a los automovilistas.

Otro aspecto, que contribuye a molestias constantes con los reporteros viales, es la forma de trabajar en el turno de la mañana y en el de la tarde, y no es porque sea mi turno el vespertino, pero es donde más se les corrige a los informadores y se trata que el trabajo se refleje lo mejor posible al aire, de ahí la apatía, de parte de los reporteros viales, por trabajar en el turno de la tarde, quienes dicen: “son unas quisquillosas”, en la mañana, nadie me dice nada. Para ellos todo lo que dicen está bien expresado.

Prueba de ello es que en una ocasión, le grabé a un informador vial el siguiente reporte: “...Este grupo de manifestantes, se encuentra en la explanada del Municipio de Azcapotzalco”, a lo cual le comenté que no era Municipio, sino Delegación, obviamente se molesto y dijo: “no es cierto, yo no pude haber dicho eso”, y entre dimes y diretes, la información que debió ser transmitida en el bloque de ese momento, paso al aire diez minutos después.

De ahí que el trato con los reporteros viales sea muy complicado. He empleado hasta conocimientos básicos de psicología para tratar con ellos y

TESIS CON  
FALLA DE ORIGEN

sensibilizarlos de la trascendencia de su labor, sobre todo cuando la información que transmiten es para Formato 21, porque consideran poco relevante el servicio. Estoy de acuerdo, en que la prioridad es **Infored** y los reportes en vivo, sin embargo, si algún automovilista, escucha información relevante de tránsito, sabe que la fuente es la Red Vial de **Infored**, por eso no deberían de tomar el servicio tan a la ligera, lo más importante es el público radioescucha, quien merece información de calidad.

Para las grabadoras de información vial es muy fácil darnos cuenta si el reportero se encuentra en el lugar o no, porque después de un año de realizar esta misma labor, nos percatamos de las mañas y vicios de los informadores viales, no sólo del lenguaje, sino también de su comportamiento, y sabemos si los reportes son desde la esquina de su casa o realmente se encuentran recorriendo la ciudad. Cuando trabajan se molestan porque no pasamos sus reportes, y cuando no recorren las principales calles y avenidas ni cuenta se dan si transmitimos sus reportes.

A diario entregamos un reporte de las incidencias del turno: si el informador no se reporta a tiempo, si tarda hasta una hora en marcar, o bien si no quiso repetir el reporte por errores de sintaxis. Sin embargo, los encargados de aplicar correctivos no lo han hecho y hasta cierto punto resulta desgastante corregirlos y volverlos a corregir, porque les "entra por un oído y les sale por el otro", como según ellos no contamos con autoridad para hacerles ver sus errores, omiten nuestros comentarios.

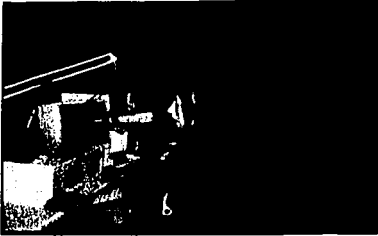
Si los reporteros no marcan, las grabadoras de información vial, nos comunicamos con ellos, de lo contrario no hay reportes y el espacio de la Red Vial, puede quedar en blanco; a menos que grabadoras y locutoras de información vial, redactemos una nota de obras públicas, choque, o problemas viales por semáforos inoperantes.

Los mensajes viales, que por su contenido son prioritarios para pasarse al aire están: los de lluvia, bloqueos, tránsito difícil y movilizaciones policíacas.

La misión de las grabadoras de información vial, es no dejar por ningún motivo el espacio de la Red Vial en blanco. Así como dar seguimiento a los reportes. Por ejemplo: si un reportero va a la vanguardia de una marcha, la tarea es emitir el avance de la manifestación, con o sin la voz del reportero vial, y para ello es indispensable el trabajo en equipo con la locutora de información vial, quien es la responsable de pasar los reportes al aire.

TESIS CON  
FALLA DE ORIGEN

## 2.5 Locutoras de información vial



Transmisión de reportes viales

El puesto de locutora de información vial es el que desempeño desde hace tres años, como principal actividad.

Las locutoras de información vial, somos las responsables de transmitir los reportes al aire, en los espacios asignados a la Red Vial en Grupo Radio Centro.

Nuestra función, además de la producción de este breve espacio, es hacer atractivos los reportes de tránsito con entradas, salidas y presentación de cada reporte, que “atrape” la atención de los radioescuchas.

Por ejemplo: si un reportero graba información de un accidente en Periférico Sur, y la vialidad está detenida, la introducción al reporte puede ser:

- “Anticipe su salida, si su recorrido es en Anillo Periférico Sur”
  
- “Entérese de las causas del tránsito lento en Periférico Sur”

TESIS CON  
FALLA DE ORIGEN

- “Se registra un choque en Periférico Sur, escuchemos los detalles”.

Estas presentaciones se transmiten cada diez minutos, tanto a Formato 21, en la frecuencia 790, de Amplitud Modulada, como al resto de las estaciones de Grupo Radio Centro, sólo que en estas últimas los operadores de cada radiodifusora se encargan de grabar el reporte vial, que proporcionamos las locutoras, y lo pasan cuando la comercialización lo indica. Sin embargo, es obligación de las locutoras de información, actualizar la información cada diez minutos, no hay que perder de vista que el tránsito cambia en cuestión de minutos.

Y por ejemplo, si estamos siguiendo el paso de una marcha, debemos actualizar el reporte cada diez minutos, y si la marcha avanza muy rápido no transmito el reporte de un punto específico para asegurar que la información sea oportuna.

Cuando por alguna razón, los reporteros no pueden grabar, porque van a dar reportes en vivo para Red A.M, o para los espacios **Monitor**. Las locutoras de información vial, con los datos que nos ofrece la Central Vial, redactamos una nota y la transmitimos, mientras el reportero graba.

El objetivo es proporcionar información veraz, clara y oportuna a las estaciones de Grupo Radio Centro.

TEXTO CON  
FALLA DE ORIGEN

El trabajo en equipo de grabadoras y locutoras de información vial, sobre todo en el turno vespertino (principal turno en el que me desempeño), logra sacar adelante el servicio de vialidad. Sé que hay formas de trabajo diferentes, pero los reportes al aire reflejan la diferencia entre el turno matutino y el vespertino.

Cuando he tenido que cubrir el turno de la mañana, me he dado cuenta que para este equipo de trabajo es más importante transmitir cuatro reportes en un minuto con veinte segundos, aunque tengan que cortar información importante de uno de ellos.

En seis años de labor en el área de Red Vial, he podido observar que es muy frecuente, en el turno matutino, que los reportes entren cortados, con mala calidad de audio y con muy poca diversidad en la presentación de los reportes.

Sus entradas son como la siguiente:

- “Estas son las condiciones viales en el Anillo Periférico”

El reportero inicia su mensaje: “El Anillo Periférico registra...”

Para mi gusto esta presentación es sosa, quizá se escucharía mejor la siguiente frase:

- “Para usted que se dirige a la zona de san Jerónimo, escuche”



Obviamente, si el tramo del Periférico corresponde al destino. Pero para ello es indispensable el trabajo en equipo de grabadora y locutora.

La frase de salida no cambia, al final de cada reporte escuchamos:

- “Le seguiremos informando”

Mientras que en el turno vespertino procuramos hacer más variadas las entradas, por ejemplo:

- “La siguiente información interesa a usted que recorre el Viaducto Miguel Alemán”
- “Anticipe su salida si su recorrido es Calzada de Tlalpan”
- “En el siguiente punto del Paseo de la Reforma va a encontrar problemas viales”
- “Escuchemos las causas del tránsito lento en Circuito Interior”
- “Qué condiciones viales prevalecen en el punto donde se volcó una pipa de gas”
- “Maneje con precaución porque llueve en la zona de San Ángel”

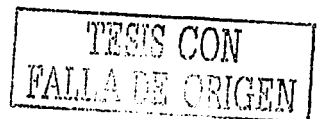
TESIS CO  
FALLA DE ORIGEN

Y las salidas son:

- “En breve le tendremos otro reporte”
- “Continúe con el equipo que le acompaña”
- “En su trayecto de regreso a casa, recuerde, le acompañamos”
- “En su recorrido por la ciudad, dejé que la Red Vial le acompañe”
- “Quédese con nosotros y recuerde no exceder los límites permitidos de velocidad”

En la actualidad y para enriquecer más el trabajo de la Red Vial, los sábados, cuando baja mucho el tránsito vehicular, grabadoras y locutoras de información vial, del turno vespertino, les decimos a los reporteros viales, que al final de su intervención mencionen un punto del reglamento de tránsito, que previamente les damos a ellos, por ejemplo: recuerde que la multa por no traer puesto el cinturón de seguridad es de 15 días de salario mínimo. De esta forma enriquecemos la cultura vial, para no dejarnos extorsionar.

Como podemos ver, transmitir información vial requiere de una gran capacidad de coordinación con todo el personal que forma parte de este departamento, sólo así logramos que la información al aire sea de calidad, y



para ello también es importante tomar en cuenta a los contactos de la red vial, a los radioescuchas, usuarios de Telcel y empleados de Infored.


Además no debemos perder de vista, la jerarquización de toda la información que llega a la Central Vial porque es obvio que no toda la información se puede transmitir.

TESIS CON  
FALLA DE ORIGEN

**CAPÍTULO 3**

**FLUJO DE INFORMACIÓN  
EN LA RED VIAL DE  
INFORED**

TESIS CON  
FALLA DE ORIGEN



UNA TESIS NO. 17  
DE LA BIBLIOTECA

TESIS CON  
FALLA DE ORIGEN

### 3. FLUJO DE INFORMACIÓN EN LA RED VIAL

Toda la información que llega a la Central Vial se ordena de forma diferente, dependiendo de la fuente y la importancia de los hechos.

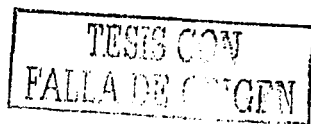
El presente capítulo de la Memoria de desempeño profesional, aspira a acercar más a los lectores a las características de todas las fuentes que proporcionan información a la Central Vial y a la forma en que son jerarquizados los datos.

#### 3.1 Contactos

Como hemos mencionado detrás de los reportes viales al aire, existe todo un mecanismo, mediante el cual la Red Vial se abastece de información. Y los contactos de los coordinadores son una pieza clave.

Ellos comunican a la Central Vial cualquier incidente no solo de vialidad, sino también de cualquier otra índole como: asaltos a bancos, secuestros, derrumbes, amenazas de bomba, etcétera. Los contactos, son personas que laboran en cuerpos de emergencia, Policía y Seguridad Pública, así como en otros medios de comunicación: prensa radio, televisión.

Es curioso, pero muchas veces los contactos sólo se conocen vía telefónica, no por ello la información deja de fluir. Por ejemplo, cuando ingresé a la Red Vial y me vi en la necesidad de coordinar, todo el tiempo me llamaban los



contactos, para reportar bloqueos, atropellados, choques, incendios, amenazas de bomba, secuestros y movilizaciones policíacas, platicaba con ellos y el trato comenzó a ser muy familiar, pero hasta la fecha, a muy pocos los conozco personalmente.

Todo los datos que revelan los contactos a la Central Vial, se utilizan de acuerdo a las necesidades del servicio. Si la información es relevante, la Jefatura de Información le da seguimiento a la nota, con reporteros generales.

Algunas noticias trascendentes que no conciernen a vialidad, son conocidas por la Jefatura de Información, mediante los contactos de los coordinadores viales, como es el caso de la muerte del "Negro Durazo", Aunque no todas las fuentes o contactos son confiables.

### **3.2 Radioescuchas**

Otro medio por el que la Central Vial se entera de los incidentes en la Ciudad de México y zona conurbada, son los radioescuchas, quienes aportan información de primera mano en lo que se refiere a algún choque, incendio, bloqueo o accidente.

La comunicación no siempre es directa con los coordinadores, pero sí con las telefonistas de atención al público, quienes transmiten la información al

TESIS CON  
FALLA DE ORIGEN

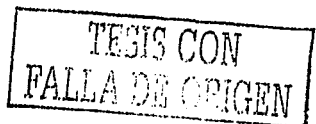
equipo de producción y éste a su vez a la Central Vial, para que el coordinador en turno se encargue de corroborar el reporte.

Los radioescuchas, en el esquema de la Red Vial, desempeñan un papel fundamental, debido a la retroalimentación entre el auditorio y la Central Vial. Aspecto elemental en un servicio radiofónico.

### **3.3 Empleados de Infored**

Otro medio por el que la Central Vial recibe información, es por los empleados de **Infored**, quienes notifican de cualquier incidente que se encuentran en su recorrido por la ciudad.

Tanto los empleados administrativos, como los reporteros de información general y los mismos reporteros viales cuando están fuera de turno, reportan los percances que se encuentran en sus trayectos diarios por la gran urbe, en ocasiones también yo he reportado choques o incidentes que retrasan la vialidad.





### 3.4 Usuarios de Telcel

Al hablar con las asesoras de información vial, los usuarios de Telcel, que marcan \* RUTA, no sólo son guiados en su camino, sino también proporcionan elementos que enriquecen el trabajo de la Red Vial, algunos se autodenominan "reportero vial # 41" porque comunican cualquier choque, incendio, bloqueo, o personas atropelladas, que se encuentran en su recorrido por el Valle de México, así como coladeras a desnivel y baches que incrementan los problemas de tránsito, situación que contribuye a que la Central Vial, esté bien informada de lo que sucede en las calles y avenidas del Distrito Federal y área conurbada.

Los usuarios de Telcel, señalan que así como la Red Vial les ayuda, ellos desean contribuir con su granito de arena para fortalecer el servicio. Les agrada la retroalimentación.

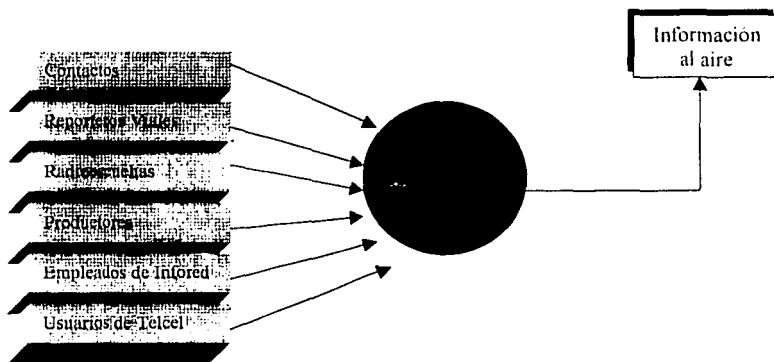
Existen notas curiosas y de interés general que tienen su origen en los usuarios de Telcel, por ejemplo: un día habló una señora muy indignada porque en un estacionamiento del Centro Histórico, le querían cobrar doble porque llevaba una camioneta, esta situación la externó a las asesoras viales, quienes lo reportaron al coordinador en turno, él mando un reportero vial al lugar, y de ahí surgió una nota de interés general.

TESIS CON  
FALLA DE ORIGEN

### 3.5 Otras fuentes

Quienes también reportan incidentes a la Central Vial, son los cuerpos de emergencia, como son: Bomberos, Cruz Roja, Seguridad Pública y la Policía Federal Preventiva, ello se debe a que cuando los coordinadores hablan para solicitar mayores datos de algún percance, van conociendo a las personas encargadas de dar ese tipo de información, mismas que a veces, sin solicitarles nada, llaman a la Central Vial para avisar de cualquier percance automovilístico.

En el siguiente esquema podemos apreciar todas las fuentes que proporcionan información a la Central Vial en donde se jerarquiza la información antes de transmitirla al aire.



### 3.6 Mecanismos de selección de información

#### 3.6.1 Reportes cotidianos

Seleccionar la información vial para transmitirla a Grupo Radio Centro, requiere de un conocimiento amplio de las principales arterias de la Ciudad de México y área conurbada, así como de una visión periodística para elegir las notas de interés general que repercuten más en el ámbito de la vialidad.

Y para ello, los contactos, son una de las fuentes más confiables para tomar en cuenta en la selección de información. Si los datos que proporciona un contacto son trascendentes por ejemplo: un choque entre dos vehículos y hay personas lesionadas, además de la vialidad a vuelta de rueda; las grabadoras y locutoras de información vial, redactamos una nota y la leemos al aire, mientras llega el reportero.

Los reportes cotidianos son aquellos que no tienen ningún contenido extraordinario, sólo el tránsito habitual de la hora. Y ante una nota de un choque, proporcionada por los contactos, se toma en cuenta esta última para pasarla al aire, en primera instancia con voz de la locutora de información.

Para los reportes en vivo, no es tan fácil este procedimiento, a menos que la información esté estrictamente bien confirmada, entonces, se le pide a un reportero vial que dé un avance mientras otro llega al lugar de los hechos.

TESIS CON  
FALLA DE ORIGEN

### ***3.6.2 Choques y accidentes***

Para seleccionar la información, las grabadoras y locutoras de información vial, tomamos en consideración si los choques y accidentes afectan vialidad o únicamente son aparatosos, pero no ocasionan problemas de tránsito.

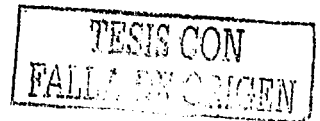
Hay que ponerse en el lugar de los automovilistas, para seleccionar un reporte. Un alcance que ocurre en Periférico, origina más problemas viales que un choque de mayores proporciones en la colonia Roma, por ejemplo.

De ahí que a la hora de jerarquizar la información, se recurra a diferentes mecanismos que ayudan a transmitir los mensajes viales que requieren los automovilistas.

Calles y Avenidas como: Anillo Periférico, Circuito Interior, Avenida de los Insurgentes, Viaducto Miguel Alemán, Paseo de la Reforma y Calzada General Ignacio Zaragoza, entre otras, nunca se deben dejar de recorrer porque son las más demandadas por la ciudadanía, en lo referente a información vial.

### ***3.6.3 Reportes especiales***

Cuando el tránsito es a vuelta de rueda, en el mejor de los casos, debido a una marcha movilización policiaca, choque o bloqueo, se transmite sólo un reporte a Formato 21 y al resto de las estaciones de Grupo Radio Centro, para



que la información sea más completa, pues el espacio de Red Vial en estas frecuencias, no debe sobrepasar el minuto o minuto 20 segundos.

Los reportes transmitidos en vivo, no son tan limitados en el tiempo, se ajustan a la relevancia de la nota y al tiempo de producción.

### *3.6.4 Notas policíacas que afectan vialidad*

El servicio que proporciona la Red Vial de **Infored** a Grupo Radio Centro es únicamente de vialidad, no obstante, se toman en cuenta asaltos, suicidios o secuestros, siempre y cuando afecten de forma notable el tránsito vehicular.

Para **Monitor**, **Metropolitano** y **Flash** informativo, los reporteros viales manejan cualquier tipo de nota, desde policíaca, hasta de color.

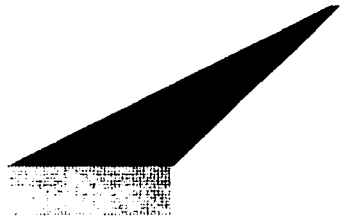
Toda la información que llega a la Central Vial y los mecanismos de selección de la misma son de vital importancia para que los reportes al aire sean de calidad, oportunos y veraces.

TESIS CON  
FALLA DE ORIGEN

**CAPÍTULO 4**

**REPORTES VIALES  
DE INFORED  
AL AIRE**

TESIS CON  
FALLA DE ORIGEN



TESIS CON  
FALLA DE ORIGEN

## 4. REPORTES VIALES DE INFORED AL AIRE

Después de seleccionar la información que proporcionan las diferentes fuentes a la Central Vial, viene el siguiente paso, que es tomar en cuenta las características de los mensajes viales para que puedan ser transmitidos.

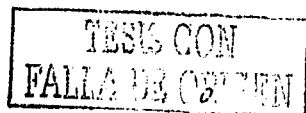
Es aquí donde los conocimientos adquiridos en la Universidad me hacen buscar mejoras, en la medida de lo posible, en los mensajes que se ofrecen al público radioescucha de parte de los informadores viales.

### 4.1 Elementos de los reportes viales

Para que un reporte vial transmitido por la radio pueda ser útil a los automovilistas y a la población en general, es necesario que cuente con las siguientes características:

- **Claridad.** Un lenguaje sencillo comunica mejor que uno rebuscado. Y en éste punto hay que aceptar, que no todos los reporteros utilizan un lenguaje claro. Mensajes como el siguiente lo demuestran:

“El avance vehicular del Anillo Periférico procedente de Insurgentes hacia la zona de San Jerónimo, con lentitud, principalmente posterior a Luis Cabrera, principalmente para quienes pretenden ingresar a la zona de San Jerónimo, tanto en carriles centrales como en carriles





laterales, en sentido opuesto tenemos problemas vehiculares al cruce con la carretera Picacho Ajusco también en sentido opuesto”.

El lenguaje de reportes como el anterior, es indudable que debe corregirse para fortalecer el servicio y la imagen de la empresa.

- **Veracidad.** Para dar un buen servicio, es menester ganar credibilidad. Además es fundamental dar alternativas viales que permitan al automovilista evitar los problemas viales originados por accidentes, marchas, bloqueos o movilizaciones policíacas.
- **Oportunidad.** Si la información vial es extemporánea no ayuda a los automovilistas, y por ende el objetivo del servicio se pierde. La nota de un choque o bloqueo, debe transmitirse al instante, de lo contrario pueden retirar el bloqueo o los vehículos involucrados en accidentes.

En el mismo orden de ideas es importante no alterar la nomenclatura de calles, avenidas y colonias.

Ejemplos: Paseo de la Reforma y no Avenida Paseo de la Reforma, Calzada Taxqueña y no Avenida Taxqueña, Calzada de Tlalpan y no Avenida Tlalpan, entre otros.

TESIS CON  
FALLA DE ORIGEN

De igual Forma, un reporte vial debe ubicarse en calle, colonia y Delegación o Municipio, sobre todo si la información es de un accidente, pues en el Distrito Federal y área metropolitana existen nombres análogos de colonias, calles y avenidas.

Hay 19 avenidas de las Torres, 16 calles de orquideas, 5 colonias Santa Rosa, 4 colonias Niños Héroes, en fin la lista es muy amplia.

#### **4.2 Lenguaje de los reporteros viales**

Hablar del lenguaje que emplean los reporteros viales, es introducirnos en el ámbito de su nivel cultural, de lo qué es y dice un reportero vial, sin perder de vista que la información que transmiten es a través de la radio, un medio masivo de comunicación, que ayuda a conformar la vida social y la conciencia de los ciudadanos, por ende, el lenguaje utilizado en la transmisión de mensajes es de alguna manera ejemplo para los radioescuchas. De ahí la importancia de evitar en la medida de lo posible, barbarismos, cacofonías y abuso de muletillas en los reporteros viales, con el fin de dar un reporte claro, sencillo y preciso.

Basta recordar a la escritora Beatriz Escalante, cuando menciona en su libro, *Curso de redacción para periodistas y escritores*, "...la prisa y la eficacia no significan la falta de calidad en el modo de expresar lo que mejor nos representa: nuestros pensamientos".



Por esta razón, desde que ingresé a la Red Vial, he intentado “pulir” el lenguaje de los reporteros viales, labor que ni para los coordinadores, ni para las grabadoras y locutoras de información vial, ha sido fácil, pues resulta complicado luchar con la “estrellitis” que a muchos de los reporteros les da, porque para ellos, y sobre todo para los que iniciaron el servicio, nadie les puede corregir.

Hay reporteros, que piensan que gracias a ellos tenemos trabajo los demás elementos de la Red Vial. Es cierto que a ellos les tocó innovar, inaugurar el servicio informativo de vialidad, y recorrer la ciudad en motocicleta. Sin embargo, lo importante no es llegar, sino mantenerse, y en la actualidad **Infored**, no es el único medio que proporciona este servicio, aunque si el mejor, porque cuenta con la infraestructura requerida para esta labor y sobre todo con la historia y la experiencia que respalda a los reporteros.

Esto es lo que ellos no entienden. Hasta el momento no los han superado, por la imagen y la experiencia de **Infored**, no por ellos.

Para continuar “*marcando el paso en la radio*” es indispensable corregir el lenguaje de los reporteros viales, evitar los vicios en los que incurrir en forma constante.

No basta con informar, hay que comunicar, proporcionar mensajes claros. A veces pienso que los reporteros viales, trabajan sólo por obtener un sueldo,

TESIS CON  
FALLA DE ORIGEN

que por cierto no es nada despreciable, y pierden de vista la función de la radio: comunicar, informar y educar. Situación que mejoraría un poco si contratarán a personal egresado de la carrera de comunicación y no a motociclistas.

Al estar en la coordinación vial, he podido ver como reporteros llegan muy rápido al lugar de los hechos, no obstante, al decirles que van al aire, comentan: "Espérame tantito, deja redacto algo", ¿Cómo lo digo? o incluso cuelgan porque no saben cómo manejar la información.

El 30 de noviembre del 2001, durante el incendio de magnitudes considerables de una fábrica de pinturas, en la colonia Industrial Alce Blanco, en Naucalpan, en donde cerraron calles y desalojaron viviendas y empresas, uno de los reporteros, que llegó al lugar de los hechos, al entrevistar al presidente Municipal le dijo: "¿Qué opina de este conato de incendio?" A lo que el presidente Municipal le contestó, bastante molesto: "Esto no es un conato de incendio, es un incendio declarado".

Obviamente, todos los que estábamos en las cabinas, productores, conductores, redactores, y coordinadores, nos miramos con cara de decepción, coraje e impotencia y comenzamos a decir un sin fin de palabras altisonantes ... contra del reportero. El coordinador en turno, a orden precisa de la Directora de Información, retiró al reportero del lugar, y ¿no sabíamos cómo remediar el error?.

TESIS CON  
FALLA DE ORIGEN

Pero ya después lo pensé con calma y llegué a la conclusión de que la culpa no es del reportero, sino de quien lo contrató.

Al hablar con el reportero días después de lo sucedido, en una plática informal, le señalé que era su deber leer más, estar informado de las noticias más relevantes, pero él me respondió: "Sí, me gustaría, pero no tengo tiempo". Por supuesto me sorprendió la respuesta, porque es su trabajo y además su obligación es realizarlo lo mejor posible. Sin embargo, no lo pude hacer cambiar de opinión, sólo mencionó: "Esta bien, lo voy a intentar". ¡Cómo si le estuviera pidiendo un favor!

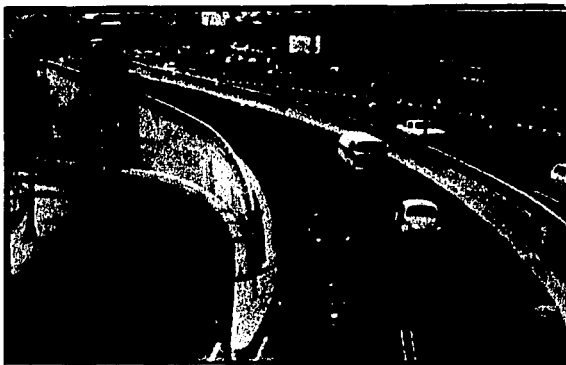
En ese momento me percaté de que el reportero no tenía, ni tiene la más remota idea de lo que significa un mensaje radiofónico. Afortunadamente, con la actual reestructuración de la empresa, a los reporteros de nuevo ingreso, la empresa les comienza a exigir la licenciatura en comunicación y periodismo.

Pero veamos más de cerca lo qué es, hace y dice un reportero vial.

### *¿Qué es un reportero vial?*

Es una persona capaz de conducir motocicleta con cierta destreza y conoce las principales calles y avenidas de la Ciudad de México y área metropolitana.

TESIS CON  
FALLA DE ORIGEN



Labor de un reportero vial

### *¿Qué hace un reportero vial?*

Se encarga de recorrer las principales arterias de la Ciudad de México y área conurbada, para informar al auditorio, de los puntos con tránsito vehicular lento y las posibles alternativas, todo ello mediante pequeñas intervenciones en la radio cada 15 ó 30 minutos.

Sin olvidar que en la práctica, también hacen las veces de reportero general, y cubren desde una conferencia de prensa, hasta una nota de color, del ambiente en una feria, la descripción de una tarde con nieve en al Ajusco, o bien, hacen una pequeña crónica del Zócalo Capitalino en fin de año.

## *¿Qué dice un reportero vial?*

### Palabras y frases como:

- “Se lo llevó el camión”
- “Se estampó”
- “Circulación aceptable incluso en ambos sentidos”
- “Para usted que transita a través del zócalo”
- “Desde lo que es Viaducto Miguel Alemán hasta lo que es la avenida de los Constituyentes”
- “Colonos de la colonia”
- “Concretamente si usted recorre específicamente”
- “Ya estudiamos la zona y ...”
- “Hace unos momentos recorro”
- “Una marcha que se va a registrar en estos momentos”
- “Un grupo de manifestantes se manifiesta”
- “Un grupo de peregrinos se hospedan en...y mas tarde saldrán a... “
- “La circulación circula”
- “Llovizna ligeramente”
- “Periférico Poniente a vuelta de rueda que se desplaza con cierta lentitud”
- “Llueve en la zona...precaución porque el pavimento se encuentra completamente mojado y resbaloso”
- “En contraste en sentido opuesto”
- “Si continúa por su continuación”

TESIS CON  
FALLA DE ORIGEN

- “Hemos recorrido en estos momentos”
- “Carga vehicular excesiva en... también carga vehicular excesiva en... y si transita en... también va a encontrar carga vehicular excesiva...”

### *Casos más concretos*

“En el Anillo Periférico va a encontrar tránsito lento en la zona de Lomas Verdes, lógicamente por el transporte público, más adelante, lógicamente en la zona de Satélite también va a encontrar problemas viales, pasando el punto , lógicamente, mejora la vialidad”.

“...en la zona de Cuauhtémoc también encuentra tránsito lento en carriles de extrema derecha, por vehículos que ingresan lentamente a lo que es precisamente el eje uno poniente...”

Como podemos ver, el lenguaje de los reporteros viales, en ocasiones, no es el más adecuado, situación que llega a mermar la calidad del servicio, porque no a todos les interesa prepararse, pierden de vista estructurar una idea con el mismo género y número, así como el usar correctamente los tiempos verbales.

Enunciados como: “La vialidad está completamente detenida”, “Carga vehicular lenta”, “Tránsito totalmente a vuelta de rueda”, “El Anillo Periférico se encuentra completamente bloqueado”.



Podrían cambiarse por: “La vialidad detenida”, “Tránsito lento, podrá avanzar a 40 km. por hora”, “Tránsito a vuelta de rueda”, “El Anillo Periférico se encuentra bloqueado”.

Mientras más clara la idea, el reporte será mejor captado por los radioescuchas, y por ende el servicio será de mayor utilidad, porque tengo que reconocer que a veces ni yo les entiendo a los reportes.

En suma, la Red Vial cuenta con puntos a favor, pero también algunos en contra, mismos que hay que corregir a la brevedad, antes de que el servicio pierda credibilidad.

En la siguiente tabla, podemos ver los elementos que contribuyen a fortalecer y a debilitar el servicio de vialidad de **Infored**.

### *Fortalezas y debilidades comunicativas en la Red Vial*

<b>FORTALEZAS</b>	<b>DEBILIDADES</b>
- Experiencia de Infored	- Falta de disciplina
- Oportunidad y veracidad	- Pobreza de vocabulario
- Infraestructura de calidad	- Apatía, y conformismo
- Disposición, en algunos casos	- Reporteros motociclistas

TESIS CON  
FALLA DE ORIGEN

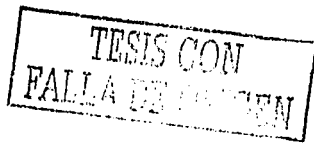
Si tomamos en cuenta éstos aspectos, y logramos resaltar las fortalezas de **Infored**, en materia de vialidad, el servicio continuará en primer lugar.

No basta con dar un reporte vial, hay que leer, enterarse de las noticias por radio, televisión y periódicos. No esperar a que los coordinadores, grabadoras y locutoras de información vial estructuremos la nota.

Quizá el origen de los vicios en el lenguaje de los reporteros viales sea el hecho no ser periodistas. Existe mucha diferencia entre los que cuentan con estudios de periodismo y los que son sólo motociclistas (en el anexo II, podemos ver la escolaridad de cada uno de los reporteros viales)

Todos los días intento hacer entender a los reporteros viales que tal o cual frase, idea o enunciado es confusa, y sugiero volver a grabar el reporte, pero no siempre lo logro.

Hay reporteros viales que se muestran interesados en mejorar la forma de expresar sus ideas, y comentan: "Que bueno que me lo dices para no volverlo a hacer". No obstante, hay quienes se molestan y aluden que ni las grabadoras, ni las locutoras de información vial, tenemos autoridad para corregirlos, pienso que no es cuestión de autoridad, sino de conciencia y ética profesional.



### 4.3 Reportes viales en vivo

Los reporteros y reporteras viales, transmiten en vivo información sólo para los espacios de **Monitor** y **Metropolitano**, así como para los espacios de **Red Vial** en la barra de programación general de **Radio Red A.M.**, en la frecuencia 1110.

Dentro de los espacios antes señalados, los informadores pueden dar placas, nombres, e incluso realizar entrevistas.

Además ante cualquier choque, bloqueo, movilización policiaca, marcha, volcadura etcétera, la prioridad es transmitir la información a **Monitor**, **Metropolitano** y tiempos especiales en **Red A.M** y **F.M.**

Los reportes en vivo, son sin lugar a duda, mucho más oportunos, y con mayor veracidad, el conductor puede preguntar al reportero, y ambos pueden entrevistar a los involucrados, con el objetivo de ofrecer al radioescucha todos los puntos de vista.

Cuando un reportero se dirige a algún accidente y no puede llegar porque la vialidad se encuentra detenida, transmite información previa de las condiciones viales y del ambiente en general, aún cuando vaya circulando, lo importante es la oportunidad y veracidad del reporte.

TESIS CON  
FALLA DE ORIGEN

La información en vivo proporciona mayor retroalimentación entre conductores, reporteros y público radioescucha.



Estudio de transmisión de Monitor

Helicóptero y motocicleta  
de la Red Vial



Los mensajes en vivo no tienen un horario, porque si se registra un accidente o un temblor, por ejemplo, los reporteros trabajan en horarios no comunes, de igual forma, cuando se lleva a cabo un maratón o regreso de vacacionistas, los informadores viales transmiten información para Red Deportiva, y para Redacción Dominical. En cambio, el servicio de vialidad para Formato 21 y resto de las estaciones de Radio Centro es sólo de lunes a sábado y de 6:00 a 22:00 horas.

#### 4.4 Reportes viales a Formato 21

Los reportes viales a Formato 21, frecuencia 790 de Amplitud Modulada, son transmitidos cada diez minutos desde las 06:00 hasta las 22:00 horas, de lunes a sábado. Para cubrir este horario, trabajamos dos turnos de grabadoras y locutoras de información Vial, uno de 06:00 a 14:00 horas y otro de 14:00 a 22:00 horas.

Durante todo este lapso, pasan al aire seis bloques por hora, 48 por turno y 96 por día.

En la siguiente tabla podemos ver con mayor precisión el número de reportes grabados emitidos a Radio Centro.

##### *Reportes de tránsito grabados*

	No. De Bloques	No. De Reportes
En una Hora	6	18
Por Turno	48	144
Por Día	96	288

Si tomamos en cuenta que en cada bloque se transmite un promedio de tres reportes, podemos ver en la tabla que durante un turno se emiten 48 bloques de

TRABAJANDO CON  
FALLA DE ORIGEN

información vial, con 144 reportes, y por día 96 bloques, que suman 288 reportes diarios.

El espacio dedicado a reportes de tránsito, como podemos apreciar, es de consideración, de ahí la importancia de mejorar el nivel cultural de los elementos que forman parte de la Red Vial de **Infored**.

El procedimiento para transmitir un reporte vial al aire inicia cuando la información de los 21 reporteros y reporteras viales, (en promedio diez por turno) es grabada, aproximadamente cada 20 minutos. Sólo cuando hay pocos reporteros, graban cada diez minutos.

En esta primera etapa la grabadora de información vial, cuida el vocabulario, la nitidez y el contenido del reporte vial; posteriormente organiza y jerarquiza la información que recibe para proporcionársela a la locutora de información vial, quien se encarga de transmitir al aire los reportes. En este proceso, los reportes que están listos para pasar al aire, es frecuente que se cambien por otros con información más relevante, o más recientes, con el objetivo de no perder oportunidad. Aún teniendo el bloque listo, la grabadora de información se comunica conmigo por un interfón y me indica “No pases al reportero vial número cinco, te lo cambio por un choque que tiene Edson (reportero vial)” incluso me lo señala cuando el reporte ya está al aire.

Para llevar un control de los reportes al aire, realizamos una bitácora, misma que en la etapa de transmisión, sirve para conocer de dónde son los reportes, si se registra lluvia, movilizaciones policiacas o bloqueos, y con ello dar entrada a la información de los reporteros.

Los reportes de tránsito para Formato 21 y demás estaciones de Grupo Radio Centro, son sólo de vialidad, es decir, si un reportero cubre la nota informativa de algún bloqueo, movilización policiaca o choque, sólo menciona: "Debido a un bloqueo, la vialidad se encuentra afectada", "Problemas viales en el Anillo Periférico, originados por un asalto", "Se registra vialidad a vuelta de rueda , debido a que se impactaron dos vehículos particulares". Nunca mencionan placas, nombres de lesionados, quiénes bloquean, o marcas de vehículos involucrados en accidentes.

La información vial grabada, es muy diferente a la que se emite en los espacios de **Monitor**, Metropolitano y espacios asignados a Red Vial en la frecuencia 1110 de Amplitud Modulada, aquí los reportes son en vivo y con más detalles.

Para Formato 21, el helicóptero sobrevuela la ciudad de 6:00 a 10:00 horas y de 18:00 a 20:00 horas. En la actualidad hay un sobrevuelo de 13:00 a 15:00 horas, pero sólo para el espacio de **Monitor**:

De igual forma cuando hay un acontecimiento especial por ejemplo: la visita del Subcomandante Marcos al Distrito Federal. El helicóptero de **Infored**

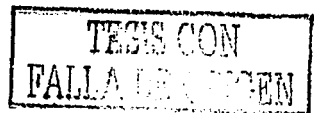
TESIS CON  
FALLA DE ORIGEN

sobrevuela la Ciudad de México en horarios muy diferentes a los acostumbrados, para cubrir el recorrido de las marchas y movilizaciones que realizan los personajes en cuestión, sin embargo, muy pocas ocasiones lo hace para Formato 21, uno de esos días fue el viernes 16 de marzo del 2001, cuando el Subcomandante Marcos salió de la escuela de Escuela Nacional de Antropología e Historia al Politécnico Nacional. Un reportero, a bordo del helicóptero, grabó información para Formato 21 desde las 15:40 hasta las 17:00 horas. Situación que hizo lucir mucho más los bloques de información vial, porque desde el helicóptero se tiene una visión más amplia de los conflictos viales.

### *Inconvenientes en la logística*

Ante marchas o movilizaciones policiacas de magnitud considerable, por ejemplo, en el centro de la ciudad, los coordinadores, por ordenes de la Dirección de Información, mandan hasta cuatro o cinco reporteros viales al lugar de las concentraciones multitudinarias, además del helicóptero, y dejan de cubrir arterias importantes como: Anillo Periférico, Circuito Interior, Insurgentes, Viaducto y Río San Joaquín, entre otras.

Es cierto que es importante mantener al público informado de las marchas o movilizaciones policiacas, empero, hay que tomar en cuenta a los automovilistas que transitan en otras arterias, y esperan escuchar reportes y alternativas viales. Por eso pienso que es importante cambiar la logística de la Red Vial, y mantener a reporteros en las arterias más importantes como Anillo





Periférico en sus cuatro puntos, Circuito interior, Viaducto Miguel Alemán y Río de la Piedad, Reforma e Insurgentes entre otras.

En los horarios de sobrevuelo del helicóptero para Grupo Radio Centro, hay dos informadores viales abordo, uno reporta para el espacio de **Monitor** y otro para Formato 21 y resto de las estaciones.

Cuando por alguna razón el helicóptero desciende para proporcionar mejor información de algún accidente, sobre todo en carreteras, los dos reporteros transmiten para el espacio de **Monitor**, y a Grupo Radio Centro no se le proporcionan reportes. La prioridad, afirman los directivos: es **Monitor**.

Por esta razón las notas informativas de bloqueos, accidentes y movilizaciones policíacas para Grupo Radio Centro, son muy escuetas, situación que a mi juicio debe cambiar porque se debe cuidar la imagen, veracidad y oportunidad de la información vial en las estaciones de Grupo Radio Centro.

#### 4.5 Reportes viales a otras estaciones

La información vial que se emite al resto de las estaciones de Grupo Radio Centro, es similar a la de Formato 21, sólo que con más tiempo de diferida.

TESIS CON  
FALLA DE ORIGEN

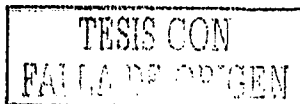
El proceso para transmitir la información vial a las emisoras de Radio Centro es la Siguiete:

- La información de los reporteros viales es grabada y jerarquizada.
- La locutora de información vial, transmite los reportes a Formato 21, e inmediatamente después, manda la misma información a las estaciones de Grupo Radio Centro. En este caso los reportes deben durar solo el minuto.
- Los operadores de Grupo Radio Centro, reciben la información, la graban y la transmiten cuando la comercialización lo requiere

Este proceso lo realizamos cada diez minutos, con el fin de actualizar la información, aunque no todos los reportes que se mandan a estaciones se pasan al aire.

En este procedimiento para mandar información vial a estaciones, en mi opinión no es recomendable emitir los mensajes que hacen referencia a la secuencia de una marcha, porque de aquí en lo que los operadores de Radio Centro, los pasan al aire, los mensajes ya expiraron, éste es uno de los inconvenientes de los reportes grabados.

En Formato 21 es diferente, porque de alguna manera tenemos más contacto con los reporteros y si un dato cambia, ellos mismos nos avisan por



motorola o vía telefónica -¡no lo pases!, ¡no lo pases!, mejor te lo actualizo, enfatizan.

En cambio con los operadores de Radio Centro no tenemos contacto, ellos no saben si el reporte es vigente o no, y nosotros desconocemos la hora en la que lo van a transmitir.

#### 4.6 Información vial leída

Cuando hay notas relevantes que afectan la vialidad, pero carecemos de reportero vial en el punto y los datos son de buena fuente, o bien el reportero está en el lugar, pero no puede proporcionar reporte porque se encuentra transmitiendo en vivo para **Monitor**, o **Metropolitano**, entonces realizamos una nota informativa pequeña, armamos un bloque de información vial, y lo pasamos al aire con el fin de enterar a los radioescuchas de los conflictos viales. Ya cuando el reportero se desocupa o llega al lugar, vuelve a dar el reporte de forma más completa.

Las notas leídas se transmiten tanto a Formato 21, como al resto de las estaciones de Grupo Radio Centro.

TRABAJOS CON  
FUELLA DE ORIGEN

#### 4.7 Duración de un reporte vial

En Formato 21, los bloques de información vial, duran un minuto o minuto 20 segundos, porque un reporte de tránsito prolongado, llega a saturar a los radioescuchas, sólo ante choques, marchas, bloqueos, temblores, encharcamientos o inundaciones que afectan de forma considerable la vialidad, el tiempo se puede exceder hasta dos minutos.

Por otra parte, es importante señalar que no siempre es respetado el espacio de Red Vial en Formato 21, en teoría el reporte de tránsito pasa a los minutos: 05, 15, 25, 35, 45, y 55. Seis bloques de información vial por hora.

No obstante, existen notas de información general relevantes, conferencias de prensa o entrevistas con personajes públicos, que ocupan el espacio de vialidad, y para reponer los bloques, sobre todo si son patrocinados, transmitimos hasta cada cinco minutos, con un tiempo al aire de 40 segundos, para no saturar a los radioescuchas.

Para las restantes estaciones de Radio Centro, el tiempo de los reportes viales al aire es más restringido, porque la comercialización es mayor, así que aunque mandemos tres reportes por bloque, ellos sólo transmiten uno, y en ocasiones cortado o con tiempos extemporáneos. Un reporte que es transmitido a las 9:30 horas, a veces es emitido en estaciones a las 10:00 horas, situación que perjudica la imagen y credibilidad de la Red Vial, pero esta situación, lamentablemente, depende de los operadores de Radio Centro, a quienes hay

que sensibilizar de que un reporte extemporáneo es perjudicial, no sólo para la imagen del servicio, sino también para los automovilistas.

Por otra parte, el tiempo de duración de un reporte vial en vivo, varía según la relevancia de la nota y de la cantidad de información que tengan los productores.

#### **4.8 Registro de los reportes viales**

Para que un reporte vial pueda ser transmitido al aire es indispensable anotar en una bitácora el número de reportero vial que da la información, la arteria y la hora, todo ello para llevar un control interno, y conocer los recorridos de los reporteros.

Ejemplo: *R.V. 8 Av. De los Constituyentes choque. 14:03*

Con esta leyenda la locutora de información vial sabe que el mensaje es del reportero vial número ocho, ubicado en la Avenida de los Constituyentes, desde donde reporta un choque, a las 14:03 horas.

En un bloque informativo de vialidad, pueden grabar hasta seis reporteros, sin embargo, no todos se transmiten. Las grabadoras de información vial jerarquizan los reportes y sólo emiten dos o tres. El número varía, según el tiempo de duración de cada uno de ellos, de hecho en ocasiones sólo transmito

FEELIS CON  
VALLE DE ORIGEN

un reporte porque la relevancia de la información así lo requiere y éste puede durar hasta un minuto 30 segundos.

La bitácora, funciona además de control, de guía para la locutora de Información vial que transmite y da entrada a cada reporte.

Por su parte, los reportes en vivo, también se anotan en una bitácora, la diferencia radica en que aquí los reportes se registran al momento de pasar al aire, el orden de los mismos lo asigna el coordinador en turno, quien le dice a los reporteros viales, vas en primero, segundo o tercero, de acuerdo a la trascendencia de la información.

#### **4.9 Tecnología en la Red Vial**

En la actualidad contamos con un sistema para grabar y transmitir los reportes viales, mismo que reduce tiempos y movimientos.

La idea del sistema es que los reporteros graben solos los mensajes viales y mejorar la calidad del audio, además de eliminar los cartuchos que hoy por hoy son instrumentos decadentes.

Si un cartucho está mal grabado o mal borrado, la grabadora de información vial, vuelve a borrar o grabar, perdiendo en esta operación algunos segundos o minutos que son primordiales para la transmisión.

Con el nuevo sistema, basta con oprimir una tecla o hacer "clic" para realizar las ejecuciones anteriores y no esperar a que el cartucho se recorra. Además, editar los reportes viales es mucho más fácil. Eso si, ningún reporte vial puede pasar al aire, si antes no lo escuchamos la grabadora o locutora de información vial, quienes en caso de identificar errores en el mensaje, le marcamos al reportero y le pedimos que vuelva a grabar, sobre todo si la información es importante.

Cuando un bloque está listo para ser emitido se pasa a la cabina de transmisión, en donde aparece el número de reportero y su ubicación. Aquí la Locutora de Información Vial, transmite al aire los reportes, tanto a Formato 21, como a las demás estaciones de Grupo Radio Centro.

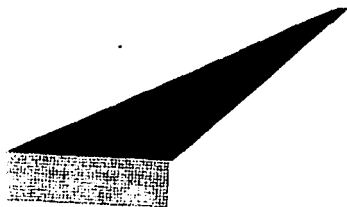
La tecnología en la Red Vial, avanza, no obstante, los departamentos de ingeniería y sistemas continúan laborando para que el sistema quede listo al 100 por ciento.

Hasta diciembre del 2002 el trabajo se realiza combinando cartuchos y computadora.

TELEVISIÓN  
FALLA DE ORIGEN

**REFLEXIONES  
PROPOSITIVAS**

TESIS CON  
FALLA DE ORIGEN





TESIS CON  
FALLA DE ORIGEN

## REFLEXIONES PROPOSITIVAS

Suministrar de información vial al público radioescucha, sobre todo a los automovilistas de la Ciudad de México y área conurbada, implica un compromiso de parte de quien organiza, transmite y recorre todo el Valle de México.

La responsabilidad no se limita a cubrir un espacio radiofónico y a estar en el lugar de los hechos, significa de igual forma dar reportes claros, con vocabulario que no sólo informe, sino también eduque.

Ofrecer un servicio de vialidad es comprometerse con el público radioescucha a presentar información veraz y oportuna.

Los reportes de tránsito en la Ciudad de México y área conurbada, son sin lugar a duda de mucha valía, sin embargo, existen algunos aspectos en los que hay que trabajar para no perder credibilidad.

El lenguaje que emplean los informadores viales es un aspecto en que hay que detenernos para fortalecer el servicio de vialidad.

TESIS CON  
FALLA DE ORIGEN

Erradicar frases como las siguientes:

- “La Avenida Arquimides”
- “El camión se lo llevó”
- “Usted puede agarrar Circuito Interior”
- “La lluvia se ha ido”
- “Lógicamente usted se puede incorporar concretamente hasta lo que es...”
- “En la zona está lloviendo fuertemente”
- “Le sugiero desplazarse por Patriotismo o bien por Parque Lira, para evitar un buen de problemas”

Es el objetivo a alcanzar, sólo cuando conocemos el origen de nuestros errores, podemos mejorar y superarnos.

El laborar seis años en el área de vialidad, me ha permitido darme cuenta que no basta con ser los primeros, también hay que ser profesionales.

De ahí que en mi opinión, se opte por contratar a personal egresado de la carrera de comunicación y periodismo, quizá al principio no se hizo porque era un servicio nuevo, tal vez los directivos nunca imaginaron la trascendencia del mismo, pero ya es hora de modificar el esquema del personal dedicado a la vialidad, para marchar acorde con las exigencias y responsabilidades del nuevo siglo.

TESIS CON  
FALLA DE ORIGEN

No es que el estudiar comunicación garantice un buen desempeño laboral, pero sí contribuye a realizar una mejor selección de personal, y los elementos que no funcionen, ni modo, tendrán que dejar el equipo de vialidad.

De esta forma terminaríamos con la apatía de algunos informadores viales, a quienes si la orden de trabajo no es buena para ellos y no representa la oportunidad de “lucirse” al aire, entonces no van, o se dirigen al punto hasta que ellos quieren.

En la actualidad, la falta de cultura se refleja sobre todo en los reportes en vivo, porque si la información es relevante, el reportero vial realiza entrevistas de temas diversos, y es frustrante, al menos para mí, cuando ante un incendio de magnitudes considerables, cuestiona: “¿Qué opina de este conato de incendio?” O bien el conductor, para obtener más datos de un accidente, le pregunta: “¿Sabes cuantos lesionados hay?”, y el reportero le contesta: “Sí, en estos momentos laboran los cuerpos de emergencia para dar atención a las persona lesionadas”.

Como podemos ver, nunca le cuestionaron del trabajo de los cuerpos de emergencia, sino del número de lesionados. No están en sintonía con su labor, no saben qué responder, o simplemente no entienden la pregunta y contestan lo primero que se les ocurre.

TESIS CON  
FALLA DE ORIGEN

Esta situación es recurrente, de ahí la importancia de capacitar a los informadores viales y en los sucesivo, contratar a personal con conocimientos de periodismo y comunicación, con el objetivo de elevar la calidad del servicio.

De los 22 reporteros y reporteras viales, sólo cinco cuentan con estudios de comunicación y periodismo. La diferencia de los reportes es notable. Es cierto que hay quienes tienen preparación profesional, aunque no sea en el ámbito de la comunicación y por ende el lenguaje que emplean para dar reportes es de mejor calidad. Pero también hay a quienes no les interesa prepararse, y sólo dan la información por darla, por obtener un sueldo, y no tienen la más remota idea de lo que es un mensaje radiofónico, mucho menos de las características del público a quien llega la información. No hay que perder de vista a las 12 emisoras a las que proporcionamos el servicio de vialidad, las edades y sus características son muy diferentes.

Como egresada de la carrera de Periodismo y Comunicación Colectiva, y de acuerdo a los conocimientos adquiridos en las aulas he podido constatar que la calidad de los reportes viales no es la óptima, pese a que todos los días intento motivar y sensibilizar a los reporteros viales, para que hagan un mejor uso del lenguaje.

Por ejemplo, cuando un informador vial dice: "Va a encontrar problemas viales, lógicamente en la zona del Toreo", le comento: "Es mejor que digas -va a encontrar problemas viales en la zona del Toreo-, al decir lógicamente, haces parecer al radioescucha como ignorante, además gramaticalmente no es

TESIS CON  
FALLA DE ORIGEN

correcto". A veces lo corrigen, a veces no, a algunos les da risa, a otros les molesta, y a muchos más no les interesa.

Seleccionar y transmitir información de tránsito, implica: tratar a diario con reporteros viales, escuchar quejas, inquietudes y conformismos, atender comentarios adversos y a favor del público radioescucha con respecto a la forma de expresarse de los informadores viales, así como estar consciente que a veces los reportes que transmito en lugar de orientar desorientan, y lo peor, saber que "no le puedo pedir peras al olmo", cómo hacer entender a un motociclista que su labor no se limita a llegar primero, sino a saber comunicar.

A veces, por más que lo intento, no logro que los comunicadores viales transmitan un reporte claro de las condiciones del tránsito vehicular.

A pesar de lo anterior, sé que puede mejorar el servicio de vialidad que brinda **Infored**, porque el concepto informativo es muy valioso para la ciudadanía y porque cuenta con experiencia y con la infraestructura necesarias, sólo hace falta corregir algunos errores.

Por principio de cuentas, para contratar a personal capacitado es importante acudir a las Universidades, sobre todo públicas, donde imparten la carrera de Periodismo y Comunicación. Localizar a jóvenes que les agrade conducir motocicleta, emplearlos, y de acuerdo a sus aptitudes capacitarlos para que sean reporteros de información general.

De esta forma, quienes ingresan como reporteros viales, se forman, aprenden la línea que sigue **Infored** como empresa radiofónica y cuando están listos, ahora sí, a desarrollarse como reporteros generales. Es cuestión de hacer escuela en la misma empresa.

Es importante destacar que la vida productiva de un reportero vial no se puede prolongar después de los 35 años, aproximadamente, debido a que comienzan a tener padecimientos de riñones y columna, enfermedades perjudiciales en primer lugar para la salud de los informadores viales y en segundo lugar en el desempeño de la Red Vial, porque las incapacidades se incrementan, y la cobertura territorial se realiza con menor número de reporteros, sin contar con los inhabilitados por accidentes de tránsito.

En la actualidad hay tres reporteros que constantemente requieren incapacidad, son los que llevan más tiempo en motocicleta.

De ahí que un procedimiento para evitar los inconvenientes antes mencionados sea:

- Contratar personal capacitado
- Formar al personal para realizar otra actividad, en este caso reporteros de información general.

TESIS CON  
FALLA DE ORIGEN

No permitir que un reportero vial dure más de seis años como tal, con el fin de proteger en primer lugar la salud de los empleados y en segundo evitar monotonía en el trabajo.

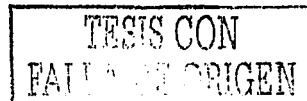
El rendimiento no es el mismo a los 20 que a los 30 años de edad. Además, si saben que tienen la posibilidad de desarrollarse como reporteros generales, y obtener una mejor remuneración, la productividad se incrementaría, aunque de entrada, los sueldos, serían menores a los actuales.

Un reportero vial, de los que iniciaron con el servicio, obtiene el mismo sueldo, o más, que un reportero de información general. Situación que perjudica a los segundos porque pese a estar mejor preparados, ganan lo mismo que los primeros.

Emplear a personal que sólo sabe conducir excelente una motocicleta, propicia desánimo en los reporteros que estudiaron comunicación, poca calidad y falta de y profesionalismo en la información vial.

En lo referente a los reporteros viales que no cuentan con estudios de periodismo, pero se esfuerzan por realizar su trabajo lo mejor posible. Cursos de locución, redacción, ortografía y dicción son la mejor opción para capacitarlos y lograr el liderazgo.

De igual manera, los que han mostrado apatía y desinterés por su labor, lo mejor es que salgan del equipo de la Red Vial.





No hay que perder de vista la función de la radio en la educación. Por eso es importante concientizar a los reporteros y reporteras viales de pulir su lenguaje, evitar: cacofonías, muletillas y barbarismos. Es mejor un reporte vial corto que informe con precisión, que uno largo que desoriente por lo galimatías del contenido.

En lo que respecta a la logística de la Red Vial es fundamental no descuidar arterias importantes como: Periférico, Circuito Interior, Viaducto, Insurgentes y Río San Joaquín, por marchas que realizan diferentes organizaciones sociales en el centro de la Ciudad de México. También los automovilistas que transitan fuera de este perímetro requieren información de tránsito.

Exigirles mayores recorridos a los reporteros viales, es también una forma de mejorar la logística, porque para algunos informadores, la vialidad es sólo Periférico, Circuito, Viaducto Miguel Alemán, Insurgentes, Reforma, y se olvidan de transitar en arterias secundarias, por eso cuando los reporteros viales me dicen: no hay nada, la ciudad está muy tranquila. Además de molestarme, les comento que no creo que en esta ciudad tan grande no reporten accidentes menores, baches, hundimientos, carpeta asfáltica deteriorada, malla ciclónica caída, coladeras sin tapa, etcétera. Todos estos elementos contribuyen a mejorar y a enriquecer los reportes de tránsito.

TOMO 00  
FALLA DE ORIGEN

Es lamentable darse cuenta, que los reporteros viales, con varios años en la misma labor, están muy viciados y no explotan y recorren la zona asignada al cien por ciento.

Por otra parte, la información vial para Formato 21, puede beneficiarse con más datos, y no limitarlos por el simple hecho de que no son para **Monitor**, después de todo si los automovilistas escuchan un reporte vial en formato 21, saben que la fuente es la Red Vial de **Infored**.

De igual forma, las locutoras y grabadoras de información vial, deben hacer más atractivas las presentaciones y salidas de los bloques destinados vialidad, que se note la presencia de **Infored** en cada mensaje emitido a Grupo Radio Centro, y procurar transmitir en cada espacio, información de los cuatro puntos cardinales, así como exigirles a los informadores viales, aunque se enojen, reportes claros.

En seis años de laborar en la Red Vial, me he dado cuenta de las fortalezas y debilidades en los reportes de tránsito que a diario se transmiten.

En la siguiente tabla, podemos ver los aspectos que de acuerdo a mi juicio, a los conocimientos adquiridos en mi formación profesional en el área de Periodismo y Comunicación Colectiva y a la experiencia laboral en el área de vialidad, fortalecen y debilitan la actividad comunicativa de la Red Vial de **Infored**.

TESIS CON  
FALTA DE ORIGEN

## *Fortalezas y debilidades en la Red Vial*

### **FORTALEZAS**

- Experiencia de Infored
- Oportunidad y veracidad
- Infraestructura de calidad
- Disposición, en algunos casos

### **DEBILIDADES**

- Falta de disciplina
- Pobreza de vocabulario
- Apatía y conformismo
- Reporteros motociclistas

Hasta ahora las fortalezas han prevalecido en la Red Vial de Infored, pero no hay que perder de vista la calidad, el profesionalismo, y a la competencia, que hoy por hoy lucha por colocarse en la preferencia del público radioescucha.

El contenido de la presente Memoria de Desempeño Profesional, revisado de manera general, puede ser de utilidad para trabajar en las debilidades del servicio de vialidad, superarlas y continuar con el liderazgo informativo.

De igual forma, este trabajo pretendió reflejar la aplicación e importancia de las actividades que puede realizar un egresado de la carrera de Periodismo y Comunicación Colectiva, además de contribuir al mejor desempeño y profesionalismo de la Red Vial de Infored.

TESIS CON  
FALLA DE ORIGEN

**ANEXOS**



TESE CON  
FALLA DE ORIGEN

TESIS CON  
FALLA DE ORIGEN

128

## ANEXOS I

### *DE RADIO PROGRAMAS DE MÉXICO A INFORED*

Como consecuencia de diferentes negociaciones en 1995 se realiza la venta de las tres frecuencias: Radio Programas de México, Alfa, Red AM y FM. Las acciones de la empresa Infored quedaron distribuidas entre el señor Serna Alvear, y Gutiérrez Vivó, con una participación de 25%. A principios de 1998, José Gutiérrez Vivó expresa su deseo de volverse empresario, y compra al señor Aguirre, propietario de Grupo Radio Centro, la estación 1560 Radio Consentida, aquella antigua propiedad de la familia Serna, donde años antes se había sintonizado Radio Vip. Después de esta acción Serna Alvear se decidió a vender el resto de las acciones de **Infored** a su socio y amigo.

El nuevo propietario de **Infored** y los dueños de Grupo Radio Centro comenzaron a renegociar la serie de obligaciones, que como consecuencia de la venta de Radio Red se había acordado. Las negociaciones fueron muy difíciles, pero por fin a finales de diciembre de 1998 llegan a un acuerdo y se firma un contrato por 15 años. Para entonces, Gutiérrez Vivó había adquirido también la estación 1320 Radio Variedades.

Actualmente la empresa que maneja la Red Vial es **Infored, S.A. de C.V.** El dueño es José Gutiérrez Vivó, quien es dueño de las estaciones Track en la frecuencia 1320 de AM antes Radio Variedades, y Banda 1560 en AM, antes La Consentida.

## ANEXOS II

### Escolaridad de los reporteros viales

REPORTERO	ANTIGUEDAD	ESCOLARIDAD
Rv1 Ernesto Fernández	2 años	2º Semestre de Ciencias de la Comunicación
Rv2 César Velázquez	10 años	Lic. Relaciones Exteriores
Rv3 Juan Manuel Padilla	6 años	Preparatoria
Rv4 Germán Cravioto	5 años	Ing. Mecánica
Rv5 José Inclán	10 años	Piloto aviador
Rv6 Hilario Almaraz	9 años	Piloto aviador
Rv7 Juan Carlos Camacho	9 años	Médico Veterinario
Rv8 Jorge Becerril	3 años	7º Semestre de Derecho
Rv9 Jorge González	2 años	Lic. Ciencias de la Comunicación
Rv 10 Juan Francisco Santana	5 años	4º Semestre de Arquitectura
Rv 11 Iván Macías	◆ 7 años en Infored	Lic. Periodismo
Rv 12 Eduardo Meléndez	1 año	Lic. Comunicación y Periodismo
Rv13 Marco A. Sánchez R.	◆ 7 años en Infored	5º Semestre de Periodismo
Rv14 Edson Arce	5 años	Preparatoria
Rv15 Antonio Jiménez	◆ 7 años en Infored	Preparatoria
Rv16 Rodolfo Dorantes	1 año	4º Semestre de Periodismo
Rv17 Raul Velázquez	6 años	Lic. Administración de Empresas
Rv18 David Sánchez	3 años	Preparatoria
Rv19 Claudia Patricia López	3 años	Lic. Derecho
Rv 20 Jorge Flores	1 año	Lic. Administración de Empresas
Rv 21 Elizabeth García	2 años	Técnico Programador

Rv: Reportero Vial

**TESIS CON  
FALLA DE ORIGEN**

◆ Estos reporteros son los que llegaron de la estación Formato 21, cuando se asociaron **Infored** y Grupo Radio Centro, por eso la antigüedad es de 7 años, aunque en el ámbito de la vialidad tienen más tiempo.

En la tabla anterior, podemos apreciar la forma *sui generis* de conformar un equipo de informadores viales, con estudios de preparatoria, odontología, pilotos, en fin profesiones, en teoría, nada afines para comunicar de forma clara y oportuna mensajes de vialidad.

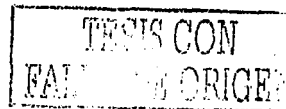


TESIS CON  
FALLA DE ORIGEN

132

## BIBLIOGRAFÍA

- Albert Pierre y Tudesq Andre-Jean, Historia de la radio y la televisión, México, 1982. Ed. Fondo de Cultura Económica.
  
- BARQUERA Mejía, Fernando, La Industria de la radio y la televisión y la política del estado mexicano (1920-1960), México, 1989. Ed. Fundación Manuel Buendía, 193 p.p.
  
- CURIEL, Fernando, La telaraña magnética o el lenguaje de la radio, México, 1991. Ed. La Red de Jonás, 127 p. p.
  
- ESCALANTE, Beatriz, Curso de redacción para escritores y periodistas, México, 1999, Ed. Porrúa. 347 p. p.
  
- FERNÁNDEZ Christleib, Fátima, La radio mexicana centro y regiones, México, 1991, Ed. Juan Pablo, 188 p. p.
  
- GARZA Ortiz, José Luis, La guerra de las ondas, México, 1992, Ed. Planeta, 275 p. p.
  
- HERNANDEZ Sampieri, Fernando Collado, Metodología de la investigación, México, 1991. Ed. MC GRAW HILL, 505 p. p.



- MARTÍNEZ, Sara. (Investigación y texto) En 25 años Monitor transforma la radio. México, 1999, Ed. Ediciones DGE, 211 p. p.
  
- MEJÍA Prieto, Jorge, Historia de la radio y la televisión en México, Camara Nacional de La Radio y La Televisión (CIRT) 200 p. p.
  
- PERÉZ H., Mario Alberto, Prácticas radiofónicas, México, 1996, Ed. Porrúa. 217 p. p.
  
- REBEIL Corella, Ma. Antonieta, et. al. Perfiles del cuadrante. México, 1989, Ed. Trillas, 314 p. p.
  
- ROMO Gil, Ma. Cristina, Introducción al conocimiento y práctica de la radio, México, Ed. Trillas, 314 p. p.
  
- TECLA Jiménez, Alfredo, Teoría, métodos y técnicas en la investigación social, México, 1985, Ed. Taller Abierto, 161 p. p.

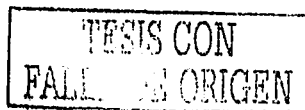
TESIS CON  
 FALLA DE ORIGEN

## HEMEROGRAFÍA

- Gerencia de Sistemas Radio Programas de México. Sistema Digital, 1994 4 p. p.
- Notimex. Cable Informativo de la Agencia de Noticias Notimex. 2 de diciembre de 1993 3 p. p.

## FONOGRAFÍA

- Primeros Reporteros Viales y reportes
- Disco Compacto de los 25 años de Monitor. Septiembre 1999



## TESTIMONIOS

- Almaraz Hilario. Reportero vial en motocicleta
- Guerra Galo Alberto. Reportero vial en helicóptero
- Jiménez Antonio. Reportero vial en motocicleta
- Joaquín Morales Carlos. Coordinador de la Red Vial
- Olea Jorge Alejandro. Reportero vial en helicóptero y reportero de la fuente policiaca

TESIS CON  
FALLA DE ORIGEN