

15
2 ej



**UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA
DE MEXICO**

FACULTAD DE CIENCIAS POLITICAS Y SOCIALES

**INFORMACION, ORIENTACION, SEGURIDAD,
VIGILANCIA?
(EN EL METRO DE LA CIUDAD DE MEXICO).
REPORTAJE**

T E S I S

**PARA OBTENER EL TITULO DE:
LICENCIADO EN CIENCIAS
DE LA COMUNICACION
P R E S E N T A :
GABRIEL BARRIENTOS GUTIERREZ**



DIRECTORA DE TESIS: LIC. MARIA DE LOS ANGELES CRUZ ALCALDE

MEXICO, D. F.

1996

**TESIS CON
FALLA DE ORIGEN**

**TESIS CON
FALLA DE ORIGEN**



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.

AGRADEZCO A:

María de los Angeles Cruz Alcalde
por su paciencia, conocimientos y apoyo.

La UNAM por permitirme ser uno
de sus egresados.

Todos los trabajadores del Sistema
de Transporte Colectivo Metro que
hicieron posible la realización de este
trabajo al proporcionarme información y,
a los que no, también.

Los usuarios del Metro, que
importantes son.

CON DEDICATORIA ESPECIAL:

A mis padres:

**Andrés Barrientos+ y Catalina
Gutiérrez, por haberme dado la vida
y confiar en mi.**

A mis hermanos:

**Consuelo, Ofelia, Luis, Yolanda,
Imelda, Juan, Gloria y Erika, por su
apoyo, cariño y comprensión.**

A mis sobrinos:

Por existir y ser una esperanza.

A mis amigos:

**Jesús P. Noya, Claudia Rodríguez,
Agustín Torres, Rafael De León,
Enrique Valadez, Mayra Noé, Paula
Matus, Carlos Díaz, Juan Carlos
González, Florentino Carrillo y
Guadalupe Tello, por ser y estar.**

INDICE

INTRODUCCION.	1
CAPITULO I. EL SISTEMA DE TRANSPORTE COLECTIVO DE LA CIUDAD DE MEXICO.	
Metros, Metros, Metros.	5
Gusanos gigantes color naranja (S.T.C.M.)	10
¡Seguridad?	15
"No soy culpable"	18
Más metros de Metro	20
... Y sigue creciendo...	21
En el D.F. nací y al Estado de México me extendí	24
Millones de usuarios, millones de kilómetros... un Metro	25
CAPITULO II. SEGURIDAD, VIGILANCIA Y SISTEMA DE COMUNICACION.	
Unos aquí, otros allá	28
Policia Auxiliar (P.A.)	30
Me robaron la bolsa y además me...	32
Los ojos de la Central de Vigilancia	33
Alguien nos vigila	36

¿Para dónde va?	39
Fonómetros y Sistemas Electrónicos de Información (SEI)	42
Canciones... música... Información... voceos...	46
Vocecita, vocecita en el vagón, que informa, que informa acerca de...	49

CAPITULO III. LOS USUARIOS Y EL METRO.

Tú qué sabes de caricias si no has viajado en Metro	51
"Queremos más y mejor vigilancia"	54
Ventajas y desventajas en el Metro	56
¿Sólo para hombres? ¿Sólo para mujeres?	58
¿Módulos de orientación e información?	60
Música, canciones y voceos en el Metro	61
¿Teléfonos y computadoras para informar?	64
Testigo mudo	65

CONCLUSIONES	67
---------------------	-----------

ANEXOS	70
---------------	-----------

BIBLIOGRAFIA

HEMEROGRAFIA

DOCUMENTOS

FUENTES VIVAS

INTRODUCCION

En nuestro tiempo la sociedad tiene hambre, sed, ansia y necesidad de información acerca de lo que ocurre todos los días en el mundo, quiere saber no solamente qué, cuándo, dónde, cómo sucedió un hecho y quién realiza la acción, sino que ahora desea conocer más a fondo el suceso y es, precisamente, el Reportaje Profundo, Tercera Dimensión de la noticia o Gran Reportaje, el que da respuesta a los tópicos ya mencionados, añadiendo además el porqué de los acontecimientos, ya que en él se investiga en profundidad, se examina desde sus antecedentes hasta sus consecuencias, se explican los pormenores y se proporcionan valoraciones con el fin de mostrar veracidad a través de una exposición detallada. Es por eso que presento el trabajo ¡Información, orientación, seguridad, vigilancia? (en el Metro de la ciudad de México) a manera de reportaje.

Además, presento esta tesis reportaje de forma escrita porque como dice Neale Copple se tienen las ventajas de:

- a) tiempo, el lector decide cuando leer;
- b) espacio, se tiene el suficiente, para dar profundidad y
- c) solidez, ya que existe la posibilidad de leerlo y releerlo en cualquier momento y el escrito durará hasta que se destruya.¹ Asimismo porque

1. Véase Neale Copple. Un nuevo concepto del periodismo, reportaje interpretativo, pág. 5.

como menciona Mario Rojas Avendaño, permite al lector conocer "más a fondo el cómo y el porqué de los acontecimientos con sus derivaciones y proyecciones".²

A su vez, Julio del Río Reynaga afirma que el reportaje es la salvación del periodismo escrito al mismo tiempo de que tiene como temas los hechos sociales y su investigación (científica) se basa en observar, acudir a las fuentes documentales y a las entrevistas para hacer posible el estudio del objeto propuesto,³ pero su finalidad no permanece en este nivel ya que como dice Susana González Reyna, también el reportaje interpreta el suceso.⁴

Así, desde mi punto de vista, en el reportaje se interpreta la realidad reconstruyendo los sucesos, se apoya en la investigación científica -tanto documental como de campo- y le permite al reportero redactarlo con su propio estilo.

2. Mario Rojas Avendaño. El reportaje moderno (antología), pág. 12.

3. Véase Julio del Río Reynaga. Periodismo interpretativo (El reportaje), págs. 31-34.

4. Véase Susana González Reyna. Periodismo de opinión y discurso, pág. 43.

Por ello, el tema del Sistema de Transporte Colectivo Metro me interesó debido a la falta de información que existe acerca, tanto de los diversos sistemas de comunicación con que cuenta la red para tener una mejor emisión y recepción de mensajes, como de las alternativas de seguridad y vigilancia.

El objetivo principal de este trabajo es el de ayudar al usuario a conocer y a usar mejor el Metro para obtener resultados más óptimos y es que aunque hoy en día el Metropolitano cuenta ya con diez líneas, presenta problemas de saturación cuando las personas se concentran —a determinadas horas— en estaciones de transbordo principalmente, y no saben como utilizar la red. Tales dificultades se acentúan cuando los usuarios piden información o tratan de pedirla y no obtienen una buena respuesta de las personas encargadas de proporcionarla.

Y sin embargo, aunque existen otros medios de transporte público, el Metro es de los más baratos, rápidos y utilizados por los ciudadanos.

La presente tesis reportaje se divide en tres capítulos: 1) El Sistema de Transporte Colectivo Metro de la ciudad de México; 2) Seguridad, vigilancia y sistemas de comunicación y ; 3) Los usuarios y el Metro.

En el primer capítulo se dan los antecedentes del Metro a nivel mundial y nacional. Se analizan las causas que llevaron al crecimiento de la red en 1992 hacia el Estado de México, así como los efectos que ha traído consigo

El capítulo dos trata sobre qué son, por qué fueron creados y cómo funcionan, desde el punto de vista de los trabajadores del Metro (especialistas cada uno de ellos en su materia) los sistemas electrónicos de comunicación, los módulos de orientación e información y las alternativas de seguridad y vigilancia que ofrecen.

En el tercer y último capítulo se explican y muestran los resultados de doscientas entrevistas aplicadas (antes del aumento al costo del boleto unitario en diciembre de 1995) a cien hombres y a cien mujeres entre 18 y 50 años de edad, sin importar su ocupación. Dichas entrevistas se llevaron a cabo afuera de las instalaciones de diferentes estaciones del Metro, al no permitírseme aplicarlas dentro de la red.

Finalmente se dan conclusiones lógicas derivadas de la información analizada.

CAPITULO I.

EL SISTEMA DE TRANSPORTE COLECTIVO "METRO" DE LA CIUDAD DE MEXICO.'

"Voy en el Metro,
qué grandote, rapidote,
qué limpiote,
qué deferencia del camión,
de mi compadre Jilemón,
que va al panteón,
Aquí no admiten guajolotes,
ni tamarindos, zopilotes,
ni huacales con elotes,
ni costales con carbón".

Chava Flores.

Metros, Metros, Metros.

Veintiséis años han sido suficientes para que el Metropolitano de la ciudad de México vaya creciendo en líneas y estaciones, y por lo tanto, acortando las distancias entre el norte, sur, oriente y poniente de la ciudad. Sin embargo, a pesar de que en el mismo lapso en el Metro se han ido

creando, para ayudar, vigilar, orientar, informar y brindar seguridad a los usuarios, sistemas electrónicos y de forma personalizada, los cuales, en la actualidad, no funcionan al cien por ciento, presentan fallas o no sirven y además, por otro lado, algunos de ellos no son conocidos por los usuarios.

Así, viajar en Metro (por encima, al ras o por debajo del pavimento) con buenos o malos sistemas de comunicación, con mejores o peores alternativas de seguridad y vigilancia, para muchos significa comodidad, rapidez, mientras que para otros es soportar malos olores, empujones, apretones, y... súbase al Metro, no se quede con las ganas, porque además quien no ha viajado en sus convoyes no sabe de caricias, "torteos" o "manoseos", viajes cómodos y placenteros, robos, atrasos, etcétera.

Pero dónde y cómo empieza la aventura de viajar en Metro, bueno, pues haciendo un poco de historia, diremos que, de acuerdo con Stanley Fischler en su libro Moving Millions, el invento de la rueda sucede en Asia, nadie conoce el lugar exacto ni el nombre del inventor. Lo que sí es sabido por todos es la importancia de su creación y su uso. Tal descubrimiento propicia por ende que se comiencen a construir caminos más transitables por tierra para un desplazamiento más rápido.

En el tiempo de los Romanos, por ejemplo, las calzadas son hechas con piedras y, para salvar lugares montañosos, pantanosos o ríos construían túneles y puentes.

"El desarrollo de caminos y medios de transporte --añade Fischler-- se da de manera lenta hasta que en el siglo XVI los alemanes descubren la flanged wheel, o sea un filo que protege la rueda e impide se salga de la vía, el cual puede ser encontrado en cualquiera de los Metros del mundo en la actualidad".

Explica que la tracción animal utilizada en esos tiempos para transportar minerales, poco a poco fue cambiando, primero con la creación de vías o rieles de madera, lo que significa la solución al problema ya que da las bases para ir sustituyendo a los animales hasta llegar a reemplazarlos.

De esta forma, dice Fischler, en 1804 en Inglaterra, Richard Trevithick inventa un vehículo de pasajeros que funciona con tracción de vapor que, sin embargo, por razones desconocidas no lo hace funcionar nunca sobre los rieles. Posteriormente en 1825 en ese mismo país George Stephenson construye el primer ferrocarril con el mismo tipo de tracción y desde entonces el mundo del transporte no es igual.

Para Fischler, la revolución del ferrocarril se extiende rápidamente y se avanza en la construcción de rieles, ya no de madera sino de fierro, utilizándolos para acarrear minerales o materiales, pero ahora también, para transportar personas. De algún modo no se puede desenredar el nudo de tráfico en las calles de la capital inglesa y es así como surge la primera sugerencia para hacer un "subway" (tren urbano subterráneo).

Sin embargo, antes de que éste se construyera existieron otros medios de transporte colectivo tales como carretelas (taxis jalados por caballos), tranvías eléctricos y trolebuses, entre otros.

En Moving Millions Fischler afirma que en 1851, en Londres, se plantea un mejor modo de transporte basado en aquella idea del tren subterráneo. Su aprobación llega y señala Maritza Lozano en el boletín No. 6 de Metro y Tecnología, que la North Metropolitan Railway Company empieza la construcción del primer tren subterráneo, de donde precisamente se toma su nombre: "Metropolitan" y más simplificado "Metro".

El Metropolitan inicia sus operaciones el 10 de enero de 1863 y comienza a responder a la congestión vial que se presenta en las calles. Es construido bajo la técnica del "cut and cover" (cortar y tapar), en donde primero se hace una gran zanja y después se techa dejando el camino que recorrerá el tren. Una vez tapada la zanja, encima de ella, se pueden hacer construcciones. Un siglo más tarde México emplea ese mismo método, perfeccionado, para la construcción de algunos de los túneles de su Metro.

Fischler señala además: "aquel primer subway era una locomotora que utilizaba tracción de vapor y carbón como combustible. El segundo que se construyó (en la misma ciudad) sustituyó dicha tracción por la eléctrica". Se decía entonces, que los Metros ingleses empezaban a marcar el camino a seguir en medios de transporte colectivo de este tipo.

Desde esas fechas hasta nuestros días, en varias ciudades alrededor del mundo, se han construido Metros, combinando y mejorando las ideas y tecnologías usadas en los fabricados en Londres, por ejemplo:

En Glasgow, Escocia, en 1886 se abre el primero de éstos. Para 1900, asegura Stanley Fischler, Budapest y París se han integrado también a este sistema de transporte. En Asia encontramos a Tokio que se adhiere en 1927, y en 1935 Moscú. En Oceanía, específicamente en Australia, entra en función en 1932.

En el Continente Americano empieza a funcionar, en Estados Unidos, en las ciudades de Boston (1897), Nueva York (1904) y Filadelfia (1908); en Toronto, Canadá, inicia operaciones en 1954.

El primer país latinoamericano que lo introduce es Argentina (1913), en su capital Buenos Aires. Más de cincuenta años después México (1969); Sao Paulo (1974); Santiago (1974); Río de Janeiro (1979) y; Caracas (1983).

Gusanos gigantes color naranja.

(Sistema de Transporte Colectivo "Metro")

Ovidio González, en la revista Eure No. 42 afirma que en los años sesenta la ciudad de México consolida su carácter metropolitano. La urbanización continúa y en 1967, por ejemplo, son ya ocho millones de viajes diarios los que hacen los habitantes de la ciudad "en condiciones de vialidad deficiente".

De esta forma y debido al desequilibrio que a finales de la década de los sesenta se manifiesta en el transporte y los problemas que acarrea, como el de la contaminación, sólo por mencionar alguno, el 29 de abril de 1967 el Presidente de México Gustavo Díaz Ordaz publica en el Diario Oficial un DECRETO en el cual se crea el organismo público descentralizado "Sistema de Transporte Colectivo", para construir, operar y explotar un tren rápido, con recorrido subterráneo y superficial, para el transporte colectivo en el Distrito Federal.

En junio 19 del mismo año, comienzan a perforarse las entrañas de la tierra de la ciudad de México, con la intención, según documentos y memorias del Metro, de transportar al mayor número de personas en forma rápida, ganar tiempo para el hombre y ayudar así a la productividad de la nación, evitar la angustia o estrés psicológico a los usuarios, causados por embotellamientos que les impiden llegar puntualmente a su destino, además de ayudar a no elevar los índices de contaminación.

De esta manera, la responsabilidad para llevar a cabo la construcción se le encomienda a las empresas integrantes del Grupo de Ingenieros Civiles Asociados (ICA), quienes manifiestan en la primera Memoria del Metro, a través de su Presidente (en esos tiempos), Bernardo Quintana y su Vicepresidente, Angel Borja, que su filosofía es la de esmerarse en afirmar su capacidad de ser una herramienta de planeación y realización en el campo constructivo y llevarla a la meta haciendo frente a obras de altas magnitudes como la del Metro, y es así como bajo la técnica del "cortar y tapar" o "cajón" inician las obras.

Dicha técnica consiste, en excavar y hacer "cajones" de 6.90 metros de ancho por 4.95 metros de altura libre, los cuales son recubiertos con losas de concreto reforzado.

Entre las losas del techo y el nivel de la calle, se deja libre un espacio de un metro, permitiendo el reacomodo de las instalaciones de los servicios urbanos: líneas para semáforos, teléfonos, energía eléctrica, alumbrado público, agua potable domiciliaria, drenaje, alcantarillado, etcétera.

No en todo el recorrido es posible utilizar esta técnica porque el terreno presenta desniveles muy acusados y entonces se tiene que combinar con otras técnicas, como por ejemplo, la de "escudo", la cual consiste en cortar la tierra, excavarla y retirarla, se forma entonces el túnel que es recubierto con piedra de 25 centímetros de grueso y 80 centímetros

de longitud, que pasan a ser la estructura definitiva del túnel y protegen además contra posibles derrumbes.

Cualquiera que sea la técnica utilizada, la finalidad es construir un túnel rectangular capaz de alojar tanto la doble vía como los trenes que circularán sobre ellas.

Asimismo, la alimentación eléctrica para el Sistema se obtiene de la red general de la compañía de Luz y Fuerza del Centro.

Avanzan las obras y el 5 de septiembre de 1969, trenes color naranja, como gusanos gigantes comienzan a recorrer los primeros kilómetros de vías dobles del nuevo modo de transporte en México: El Metro, lo que, según el Ingeniero Gerardo Ferrando Bravo, significó un importante avance en la entonces deficitaria oferta de transporte.

Se calcula, agrega, que hasta la construcción del Metro, los 6.8 millones de habitantes del área urbana del Distrito Federal (independientemente de los que se transportan a pie, en bicicleta o motocicleta), disponen de cinco medios de transporte: 7 300 autobuses; 394 transportes eléctricos; 415 autobuses particulares; 514 000 automóviles particulares y 15 400 taxis.

Es así, continúa, como hasta fines de los años sesenta, el modo hegemónico de transporte público en la ciudad de México fue el transporte automotor, el cual servía a los casi siete millones de habitantes.

Es por esto, afirman Ovidio González y Bernardo Navarro en la revista Momento Económico que desde los inicios del Metro, éste se ha concebido como la "base de un sistema complejo de transporte masivo de la ciudad" y además con su funcionamiento se le comienza a considerar "la columna vertebral" del transporte y como un factor importante para desincentivar el uso del automóvil particular.

En la primera Memoria del Metro se asienta que 16 estaciones distribuidas a lo largo de 12.7 Kilómetros cubren el tramo correspondiente a la primera de tres líneas previstas, concluidas en mayo de 1972 con una extensión de 41.4 Kilómetros y 48 estaciones.

Tales líneas, hacen un México nuevo: "el México del Metro que corresponde a la necesidad de transporte urbano que confluye al primer cuadro de la ciudad" donde la transportación de sus usuarios, de acuerdo con varios autores, es de forma masiva y rápida, se vencen distancias, se gana tiempo al tiempo y pone orden a la urbe, además, ayuda a resolver el problema de congestión vial, la consiguiente lentitud del tráfico —ya que las vías de tránsito se verán despejadas en la medida en que los dueños de coches particulares utilicen el nuevo Sistema de Transporte— y también coopera a no elevar más los índices de contaminación atmosférica.

Se agrega en la primera Memoria, que el Metro es además un transporte metropolitano multitudinario, esto es, no se dirige a círculos

reducidos ni a élites; es para el pueblo, se destina a todos. Por eso, carece de jerarquías (primera, segunda y tercera clases) para viajar.

Lo pueden utilizar tanto quienes tienen una ocupación sedentaria como quienes requieren un movimiento repetido. En la primera categoría figuran, según la primera Memoria, trabajadores industriales, funcionarios, empleados públicos y privados, directivos de muchas empresas, comerciantes establecidos, artesanos, estudiantes y profesores; a la segunda pertenecen, entre otros, los médicos en sus horas de visita domiciliaria, los arquitectos que vigilan distintas obras, vendedores y agentes de cobros, técnicos y obreros en servicio a domicilio.

En dicha Memoria, se menciona también que el Metro para 1972, reúne ya casi la totalidad de las condiciones que hacen atractivo un Sistema de Transporte Colectivo: rapidez, comodidad, seguridad, economía, limpieza; su única limitación es la extensión de sus líneas, la cual poco a poco se va eliminando y con ello proporciona más horas libres a los usuarios del área metropolitana dejándoles tiempo para una mayor productividad.

De tal forma, agrega la primera Memoria, la mayoría de los habitantes de la ciudad, sin diferencias de rangos sociales, utilizan los servicios del Metropolitano y por tanto, el tren subterráneo cumple su funcional tarea de transportar con rapidez, comodidad y seguridad, operando 48 estaciones distribuidas en tres líneas a lo largo de 41.414

Kilómetros, inauguradas entre el 5 de septiembre de 1969 y el 10 de junio de 1972.

¡Seguridad?

Según la primera Memoria, a principios de la década de los setenta, el Metro se mueve y transporta a sus miles de usuarios con seguridad, donde nada se ha dejado al azar, ya que un personal escogido, bien preparado, perfectamente consciente de la importancia de su misión, vigila tanto la marcha de los convoyes como los andenes (este punto se explicará en la segunda parte) y toman las medidas necesarias en cada problema que se presente.

Así, las precauciones que rodean y protegen al usuario del Metro mientras permanece en el tren, son de variable índole. Primero, cuando llega el tren a la estación y antes de salir de ella hace sonar un zumbador, el cual anuncia el cierre automático de las puertas del convoy y que se pondrá en marcha. En poco tiempo alcanza la velocidad máxima autorizada para el trayecto (puede llegar a ser de 80 Kilómetros por hora).

Determinar esta velocidad no corresponde al conductor porque previo al inicio del servicio se fija su límite máximo, en donde se toman en cuenta factores tales como la distancia a recorrer, las curvas presentes en el

trayecto y la pendiente de las vías. Esta velocidad aparece indicada en forma luminosa a la salida de cada estación.

El conductor, entonces, no determina la velocidad pero sí regula la marcha del convoy, utilizando por un lado, un velocímetro de gran precisión y por otro, una palanca, la cual hace girar al mismo tiempo que con los dedos levanta un anillo ubicado bajo la manija de marcha.

Si por ejemplo, el conductor llegara a sufrir algún paro cardíaco, un desmayo, etcétera, y suelta el anillo aunque la palanca de velocidad esté en posición de marcha, el tren se detiene automáticamente. A este dispositivo se le denomina "de hombre muerto".

En un caso contrario, donde en lugar de soltar el anillo se aferre a él y el convoy vaya a una alta velocidad, las señales luminosas no le permitirían continuar porque éstas son dobles, o sea, que entre las dos señales existe la distancia necesaria para darle tiempo al conductor de obedecer la orden. Entonces, si pasa la segunda a una velocidad más allá de lo permitido, el tren se detiene automáticamente.

Lo anterior se da gracias a un cable piloto que se encuentra a lo largo de la vía y si éste se llegara a averiar, el tren se detiene en ese momento y no puede avanzar hasta que se revise y se componga la falla.

Así, según la primera Memoria "cualquier tren en movimiento o estacionado está protegido contra el que lleve atrás; esto es, que nunca podrán chocar dos de ellos" (los casos de los accidentes registrados -uno,

el 20 de octubre de 1975 y el otro el 4 de julio de 1995— se explicarán más adelante).

Si llegaran a fallar los métodos señalados para detener el tren, entonces se hace uso de dos dispositivos de frenado: neumático y eléctrico; el primero actúa mediante zapatas de madera que presionan las ruedas de acero mientras que el otro se basa en la reversibilidad de las máquinas eléctricas, es decir, el motor en lugar de consumir energía la crea y logra detener la marcha del convoy.

Ambos sistemas de frenado, se pueden utilizar de manera independiente, escalonada o conjunta, de acuerdo con las necesidades. Estos sistemas son puestos en acción, cuando se jala alguna de las ocho manijas de parada de emergencia localizadas dentro de cada vagón.

Los retrasos que se llegan a presentar, de acuerdo con la primera Memoria, son mínimos, se les da atención y solución inmediata a los problemas causantes y se continúa brindando el servicio.

Además, cada uno de los trenes está vigilado desde el Puesto Central de Control (PCC) por "reguladores" (especialistas a cargo de las consolas, en donde se observa el funcionamiento de los convoyes) quienes se apoyan con computadoras que programan el desplazamiento de los trenes. Así, la salida de un tren de una estación se realiza exactamente a la hora, minutos y segundos señalados, pero si es así ¿Cómo es que se han presentado alcances de trenes en dos ocasiones?

"No soy culpable"

¿Alcance de trenes en la estación Viaducto? ¿26 muertos y 69 heridos? ¿Dónde estaba la seguridad de la que tanto se había dicho? Nadie lo podía creer, pero eso fue lo que ocurrió el 20 de octubre de 1975.

La información que se manejó en primera instancia fue variada, en el periódico Excélsior en una de sus notas menciona que las probables causas del accidente fueron una falla en el PCC, un desperfecto en el equipo o un error de los conductores, sin descartar la posibilidad de un sabotaje.

Sabotaje que no ocurrió según el Procurador del Distrito Federal, en aquellos momentos, Horacio Castellanos, "porque —dice— no se encontraron elementos extraños al Sistema que así lo indiquen y además nadie puede entrar a la cabina de un convoy si no es con la aprobación de la Dirección del Metro".

Para investigar el accidente se creó una comisión investigadora coordinada por Octavio Sentíes Gómez, Jefe del Departamento del Distrito Federal e integrada por Octavio A. Hernández, Secretario del Gobierno del D.F.; Horacio Castellanos Coutiño, Procurador General de Justicia del D.F. y por Jorge Espinoza Ulloa, Director General del Sistema de Transporte Colectivo, quienes después de realizar las investigaciones comprobaron que los sistemas de operación de los carros y convoyes del Metro, los múltiples dispositivos de seguridad, mecánicos, eléctricos y electrónicos, funcionaban satisfactoriamente debido a que no registraban fallas capaces

de provocar un alcance de trenes como el ocurrido, por lo tanto, dictaminaron que el conductor era el culpable ya que dejó fuera de servicio el dispositivo de paro automático; conducía sin prestar debida atención al frente; no se apegó a las indicaciones de los instructivos de operación de trenes y señalización y no acató instrucciones.

Por su parte el operador desde un principio sostuvo que vio la luz verde dándole el paso y por eso siguió avanzando y si él se salvó –según sus declaraciones– fue porque se aventó hacia uno de los lados cuando se percató de que se iba acercando al tren de enfrente y los controles no le respondían.

Casi veinte años después, el 4 de julio de 1995, en la misma línea dos –en la estación Ermita–, se registra otro accidente, aunque en esta ocasión los daños fueron menores, no hubo ninguna muerte y solamente resultaron siete personas heridas. Esta vez, según el primer reporte oficial publicado en los periódicos Excélsior y El Universal, las causas que propiciaron el percance fueron la lluvia, el exceso de velocidad y una distracción del conductor.

Posteriormente se dijo que el accidente se debió a un error humano porque el convoy se iba manejando en forma manual y no se respetaron las señales preventivas.

Finalmente, después de revisar la "caja negra" del tren, se determinó que la causante del accidente fue la lluvia, la cual hizo patinar 319 metros al convoy después de haber frenado.

El conductor, por su parte, siempre sostuvo que las vías se encontraban mojadas y por eso los frenos no le habían respondido, por lo tanto él no era el culpable.

Más metros de Metro.

Dos años después de que ocurrió el primer accidente principió la segunda etapa de construcción y expansión de la red, y es que según Bernardo Navarro y Ovidio González en su artículo "El Metro de la ciudad de México, desarrollo y perspectiva", de 1972 a 1977 la tasa de crecimiento de la demanda a este modo de transporte fue más del doble que la tasa de crecimiento de otros medios de transporte colectivo; es decir, en el período en que no se construyó un metro de Metro el continuo aumento de pasajeros condujo a una saturación de usuarios en los trenes y andenes de la red.

La Licenciada Jaqueline Ramírez, jefa de la unidad de orientación e información del Metro, explica que en 1978 se crean, para mejorar el servicio, módulos de orientación e información con buzones de sugerencias, en las estaciones de mayor afluencia, y agrega que del 25 de

agosto del mismo año al 30 de agosto de 1982 se inauguran 38 Kilómetros más de Metro repartidos en 32 estaciones, ampliando la línea tres e inician operaciones las líneas cuatro y cinco.

Lo cual, según Ovidio González y Bernardo Navarro amplía la cantidad de destinos y sus opciones, además de las probabilidades de transferencia y se comienzan a unir estaciones del Metro con terminales de autobuses foráneos así como con otros medios de transporte como los peseros o camiones.

De este modo, agrega Ovidio González, la ampliación de la línea tres y la creación de las líneas cuatro y cinco se construyeron para satisfacer la demanda de servicio en el norte y el oriente de la ciudad, logrando tener, el Metro, en 1982, 79.5 Kilómetros y 80 estaciones. En esta etapa sobresale la línea cuatro, por ser la primera construcción en México de tipo elevado.

...Y sigue creciendo.

De acuerdo con un informe de actividades del Metro, la tercera etapa de expansión del Metropolitano inicia en agosto de 1983 y termina dos años después, el 19 de diciembre y se ponen en función 35 Kilómetros, distribuidos en 25 estaciones de las líneas uno, dos, tres, seis y siete con las que se busca llegar a colonias periféricas del Distrito Federal, así como

conectar áreas conurbadas de alta densidad demográfica, como Nezahualcóyotl y Tlalnepantla.

El Metropolitano de México en 1985 se sitúa en el tercer lugar por el número de personas transportadas y como décimo en extensión dentro de los 72 sistemas de transportación colectiva que operan en todo el mundo. Asimismo, continúa teniendo atención especial en la seguridad tanto de sus instalaciones como equipo y servicio. Del mismo modo, enfoca la vigilancia, principalmente, a la prevención, protección, atención y orientación al usuario.

En agosto de 1986, se señala en el artículo "La crisis del transporte en el D.F.", publicado en la revista Decisión, que se efectúa un ajuste al precio del transporte público en la ciudad de México y se establece que cada viaje costará 20 pesos (viejos pesos), pero además se crea un nuevo sistema denominado "multimodal", el cual consiste en un boleto único para los diferentes transportes públicos de la ciudad, con un costo quincenal de \$750.00 (viejos pesos) para un número ilimitado de viajes.

Con respecto a este aumento en las tarifas, comenta el señor Gerardo Ferrando Bravo, en una nota publicada el 5 de septiembre de 1986 en el periódico Excélsior, que los precios se habían mantenido inalterables durante 17 años y que era urgente un aumento, porque de no hacerlo, se corría el riesgo de disminuir el ritmo de las obras de ampliación del Metro.

Agregaba, que aún con dicho incremento, el Metro mexicano seguía siendo el más barato del mundo, recordando que desde sus inicios costaba un viejo peso y que con la nueva tarifa de \$20.00 viejos pesos por pasajero, el Sistema alcanzaría a cubrir el 18 por ciento de sus gastos de operación y una décima parte de sus gastos totales.

Así, de acuerdo con el nivel internacional para equiparlo con los países de América Latina, la tarifa debiera ser, en 1986, entre \$29.76 viejos pesos y \$81.84 viejos pesos y, si se quisiera igualar a ciudades europeas como Madrid o Milán, el precio tendría que ser de \$39.68 viejos pesos o \$47.12 viejos pesos, respectivamente.

Por otro lado, según datos obtenidos de diversos documentos, revistas y periódicos, en 1986 suben las tarifas pero también se incrementa el número de usuarios del Metro transportando 1,362 millones en todo el año, cantidad que en 1987 aumenta a 1,414 millones.

Con la finalidad de descongestionar la línea uno (la más utilizada por los usuarios) y de brindar al público más opciones de traslado, comienza la cuarta etapa de construcción en julio de 1986, concluyendo dos años después, en noviembre. Se inauguran así 25 Kilómetros, repartidos en 20 estaciones de las líneas seis, siete y nueve.

De acuerdo con un informe de actividades de 1991, en el año anterior el Metropolitano transportó más de 1,447.6 millones de usuarios, y se crearon para darles a éstos mayor seguridad, orientación e información los

sistemas de fonometro, auditren, videovigilancia y S.E.I. (Sistema Electrónico de Información) –se explicarán con detalle en el capítulo dos–.

En el D.F. nací y al Estado de México me extendí.

En 1991 el Metropolitano cumple 22 años de servicio y aún cuando ya funcionaba la estación Cuatro Caminos en el Estado de México, con la inauguración de la línea "A" el 12 de agosto de ese año, con diez estaciones, partiendo de Pantitlán a La Paz, con una longitud de 17 Kilómetros se abre una nueva era debido a que, ahora, el servicio abarca los municipios de Nezahualcóyotl y La Paz, además de las delegaciones Iztacalco e Iztapalapa en el Distrito Federal.

La construcción de la línea "A" se realiza a partir de un nuevo concepto de servicio donde se aprovecha la experiencia y los conocimientos técnicos y profesionales del personal que labora en el Sistema, y es que según declaraciones del Director, en ese entonces, Emilio Mújica Montoya, publicadas en el periódico Excélsior, el Metro incorpora tecnología, forma recursos humanos, cuenta con Ingenieros muy capaces y con excelentes laboratorios y áreas de investigación.

Agrega Mújica Montoya que "con la línea 'A', la cual se extiende hasta el Estado de México, el Metro totaliza 158 Kilómetros de longitud, tiene 135 estaciones y figura entre los más extensos del mundo".

Asimismo, de acuerdo con boletines del Metro, durante 1991 se transportaron 1, 433.6 millones de usuarios y se incrementaron de nuevo las tarifas del boleto unitario, de \$300.00 viejos pesos a \$400.00 viejos pesos y la del abono de \$10,000.00 a \$13,300.00 viejos pesos. Aumento, todavía, inferior a los costos de operación y mantenimiento del Metro, los cuales se pretenden equilibrar al subir, de nuevo, el 16 de diciembre de 1995, el costo del boleto unitario a \$1 000.00 viejos pesos (Un Nuevo Peso).

Millones de usuarios, millones de kilómetros... un Metro.

En boletines publicados por el Metro se dice que el Metropolitano del Distrito Federal en 1992 transportó 1,424 millones de personas, utilizando para ello 376 trenes que recorrieron 31.4 millones de kilómetros.

Así, se señala en dichos boletines, que a 25 años de iniciada la construcción y a 23 de funcionamiento ininterrumpido, el Sistema "ha transportado a más de 21,000 millones de pasajeros, lo cual representa una absorción del 23por ciento de la demanda total del transporte que genera el Distrito Federal, con una capacidad de 158 Kilómetros de vías dobles, 135

estaciones y nueve líneas en operación. Además, este medio de transporte ha recorrido más de 350 millones de Kilómetros, equivalentes a 911 viajes a la luna".

Kilómetros y viajes que se incrementan con la inauguración, el 20 de julio de 1994, de la línea ocho (que va de Garibaldi a Constitución de 1917), con una longitud de 20 Kilómetros, distribuidos en 19 estaciones.

Tenemos entonces, que cuando el Sistema comenzó a operar se transportaban, en promedio, 243 000 pasajeros diarios. En 1992 ese promedio es de 4.5 millones de usuarios y, en 1994 asciende a 4.6 millones de personas que se trasladan de un lugar a otro utilizando la red. El volumen de pasajeros transportados, coloca en 1994 al Sistema de Transporte Colectivo Metro en el tercer lugar entre 87 Metros del mundo, después del de Moscú y Tokio. Desde que inició sus operaciones el Metro del Distrito Federal hasta 1994 ha transportado un total de 25 000 millones de personas.

De tal modo, con la creación de nuevas líneas y utilizando tecnología de vanguardia, el Metro de la ciudad de México ha provocado se descongestionen las calles tanto en el centro como en lugares un poco más alejados y al mismo tiempo cercanos al Distrito Federal, y además está ayudando a no elevar más los índices de contaminación del aire.

Asimismo, según varios documentos publicados por el Sistema, el Metro, contribuye a mejorar la calidad de vida los habitantes de la zona

metropolitana, facilita el acceso a los satisfactores de las necesidades de educación, esparcimiento y, por consiguiente, hace ganar tiempo al hombre ciudadano al vencer y reducir las distancias de la ciudad y proporciona mayor productividad a la nación, al cumplir la tarea de transportar a las personas en forma masiva y rápida, orientándolas, informándolas y dándoles seguridad.

CAPITULO II.

Seguridad, vigilancia y sistemas de comunicación.

Unos aquí, otros allá.

"Solamente damas, caballeros a su derecha. No pue depasar señor, sólo damas. Unos aquí, otros allá, entiendan que es necesario hacer esta dosificación, así viajarán más cómodos".

En el documento "cápsulas informativas del Metro" se señala, que en las horas de mayor afluencia (de 7 a 10 de la mañana y de 17 a 21 horas) en cada andén pueden concentrarse hasta más de 1 500 personas. Por esto, entre estas horas, llamadas "pico" o "punta", para evitar aglomeraciones se practica la dosificación de usuarios, donde los vigilantes del Metro con puertas corredizas en los pasillos y barandales en zig-zag, van limitando el número de personas que entran en los andenes, retardando al pasajero un máximo de 15 minutos, separando en unos vagones a los hombres y en otros a las mujeres, ancianos y niños.

Esta maniobra de separar hombres y mujeres se efectúa por las mañanas, en la línea uno, en las estaciones: Pantitlán, Zaragoza, Gómez Farías, Aeropuerto, Balbuena, Moctezuma, San Lázaro, Candelaria, Merced y Pino Suárez; en la línea dos, en las estaciones: Tasqueña y Cuatro Caminos; en la línea tres, en las estaciones: Indios Verdes, Basilica, Potrero, La Raza, Tlatelolco, Guerrero, Hidalgo, Juárez, Balderas; y en la

línea nueve, en las estaciones: Pantitlán, Puebla, Ciudad Deportiva y Velódromo.

Por las tardes dichas retenciones y encauzamientos de usuarios se hacen en las estaciones: Observatorio, Tacubaya, Juanacatlán, Chapultepec, Sevilla, Insurgentes, Cuauhtémoc, Balderas, Salto del Agua, Isabel la Católica, Pino Suárez, Merced y Candelaria (línea uno) y de la línea tres, en Balderas e Hidalgo. En esta última estación, sólo se distribuye a los usuarios a lo largo del andén, sin separar a los hombres de las mujeres.

Al respecto, Jorge Eduardo Claudio Sánchez, supervisor de Servicios de Seguridad del Sistema opina que es necesaria la dosificación porque "el no dejar pasar a nadie a determinada hora por un lugar, es precisamente para que la gente vaya avanzando poco a poco, y el hacer caminar más a los usuarios, permite que no lleguen todos de golpe al andén y así, los trenes pueden irse llevando la cantidad justa de pasajeros y de esta manera evitar accidentes".

Del mismo modo, para José Juan González Olvera, vigilante del Metro es importante la dosificación de pasajeros porque se guían a éstos a ciertos vagones para que no aborden el mismo en todas las estaciones, esto es, se distribuyen a lo largo del tren en cada una de las estaciones de mayor afluencia, las cuales están coordinadas por elementos especializados (policías auxiliares o vigilantes) quienes determinan la colocación y retiro

de vallas y retenes, ya que la capacidad del andén debe ser rigurosamente vigilada para evitar sobrecupos riesgosos, por tanto, se revisan permanentemente todas las estaciones para localizar aquellas que necesiten dichos controles.

Así, según cápsulas informativas del Sistema, el Metro de la ciudad de México sigue ocupando, a nivel mundial, durante 1993, 1994 y 1995 el tercer lugar por el número de personas transportadas al día, el cual es de casi 5 millones de usuarios y, para controlar, vigilar y auxiliar a tal cantidad de personas, el Metro ofrece sistemas de comunicación electrónica; módulos de orientación e información y; alternativas de vigilancia y seguridad, como la policía auxiliar.

Policía Auxiliar (P.A.).

"¡Avancen, avancen!, ¡Recórranse al fondo!, ¡No se detengan, avance señora, quítese de la pared!".

Son las instrucciones que dan dos policías en la estación Hidalgo a la hora de dosificar a los viajeros y, de repente uno de los uniformados le comenta al otro:

" ¡Ve nada más qué viejota, qué no le haría! —Y continúa gritando— ¡Avance, avance, pásele para atrás, no se quede ahí

parado! --el compañero asienta con la cabeza y empieza a gritar-- ¡Avance, avance!".

La policía auxiliar es una de las alternativas de vigilancia y seguridad que laboran en el Sistema, según el Coordinador General de la Central de Vigilancia, Ignacio Barajas Valerio, quien asegura que son 1200 elementos (contratados por el Sistema de Transporte Colectivo), dependientes de la Secretaría General de Protección y Vialidad del Departamento del Distrito Federal (policía preventiva), que bajo un contrato de 24 x 24 horas de trabajo, cumplen la función de apoyar y cubrir la seguridad en las instalaciones, principalmente, tanto la zona de taquillas, torniquetes, andenes como auxiliar al usuario.

"Cuando se presenta cualquier tipo de incidente, su obligación es comunicarse con la Central de Vigilancia desde donde se les indica qué hacer", explica el coordinador.

Según Jorge Antonio Ortiz Hernández, encargado de la policía auxiliar en la línea tres, a toda hora el personal de Policía Auxiliar tiene dos deberes principales en cuanto a seguridad y vigilancia para con los usuarios: 1) brindar orientación e información cuando lo requieran y 2) ayudarlos en caso de algún accidente, y agrega que cuando ocurre algún percance de mayores magnitudes, como un desmayo, un nacimiento, robos, se coordinan con los vigilantes del Metro.

Si la policía auxiliar está en los andenes y en la zona de taquillas y torniquetes ¿Quién cuida los vagones, si allí se presentan asaltos, riñas o molestias de tipo sexual en contra de los usuarios?

Me robaron la bolsa y además me...

Cuando apenas, arriba, los rayos del sol caen sobre la ciudad, abajo, los trenes subterráneos como todos los días se dedican a transportar a sus millones de usuarios, entre los que van por ejemplo, estudiantes, secretarías, obreros, médicos, rateros, ¿rateros? sí, rateros.

El tren llega a la estación Tlatelolco y de repente...

"Agárrenlo, se robó mi bolsa –gritaba una muchacha de aproximadamente 20 años de edad y bajando la voz le comenta a una señora– y además me venía manoseando y yo no sabía qué hacer, ¡maldito!, ¿Cómo voy a regresar a mi casa? allí llevaba todo mi dinero".

En el andén un hombre corría llevándose un bolso mientras se cerraban las puertas del vagón y las personas que iban en él, se mantuvieron como si no hubiera pasado nada, siguieron apretados y sin hacer algo por tratar de ayudar a la joven que acababan de robarle el bolso, asimismo, la policía auxiliar o los vigilantes nunca se hicieron presentes y el robo nunca se reportó a la Central de Vigilancia del Metro, en la cual,

según Ignacio Barajas se trabajan las 24 horas del día, los 365 días del año y su función principal es la captación de los incidentes que se suscitan en todas las estaciones de la red --incluyendo edificios, plazas y talleres del Sistema--, pero sobre todo, la seguridad de los usuarios y el auxilio que se les pueda brindar.

Los ojos de la Central de Vigilancia.

Para reconocer a los "ojos de la Central de Vigilancia", comenta el señor Barajas, sólo hay que fijarse en los uniformes que portan, pantalón gris, camisa blanca, zapatos negros, corbata y chamarra azul marino, la cual tiene dos logotipos (en color naranja) del Metro, uno, al frente del lado izquierdo y el otro en la espalda, casi del tamaño de la misma chamarra. Asimismo al pie del logo se puede leer la palabra "vigilancia", además traen siempre colgado del cuello un gafete de aproximadamente 15 x 10 centímetros, con su nombre y fotografía.

Son 912 vigilantes los que trabajan en el Sistema, agrega el coordinador de la Central de Vigilancia, a quienes se les requiere por lo menos estudios de secundaria, cartilla liberada y estatura mínima de 1.70 metros. Necesitan además, aprobar los exámenes correspondientes para poder obtener un contrato por "honorarios", con el cual, el vigilante trabaja por tres meses. Así, de 200 vigilantes contratados cada fin de año,

los mejores (un promedio de 40) son quienes se quedan para seguir trabajando, se mandan a capacitación y se les contrata por cinco meses más, posteriormente se les hacen otros dos contratos por cinco meses cada uno; es decir, necesitan pasar quince meses trabajando como "eventuales" para poder contratarlos como empleados de "confianza".

"¿Empleado de confianza o eventual? Es que no, no puedo darte ningún tipo de información... porqueee...está bien, nada más no voyas a poner mi nombre, es que tenemos prohibido hablar de lo que ocurre en el Sistema. Pero bueno ¿Qué quieres saber, en qué consiste proteger al usuario?"

"Consiste en ayudarlos cuando lo necesitan y lo piden, ya sea porque han sufrido robos, accidentes o que quieran trasladarse de un punto a otro en la red.

"¿Qué, si hay malos elementos? Personalmente nunca los he tratado, pero sí, algunas veces los usuarios están más inseguros con nosotros porque he escuchado que algunos compañeros se aprovechan de su cargo y hasta los asaltan, y es que si los usuarios se dejan, los acusan de cualquier cosa, que por supuesto no la hicieron y les sacan la 'lana'. Pero no voyas a pensar que todos somos así, no, alguno que otro es el que no entiende bien sus funciones.

"Pero si los jefes se enteran, no, no duras ni un minuto más, te investigan y te corren, pero son los mismos usuarios los que tienen la

culpa de todo esto, porque si ellos denunciaran a los que abusan de su cargo, no ocurrirían tales cosas.

"Una vez, por ejemplo, estaba caminando por uno de los andenes, creo que fue en la estación Juárez, vigilando que no hubiera problemas, casi no había gente y cuando iba pasando por donde estaban tres muchachos, uno le decía a otro: pinches rateros, para lo que sirven, ustedes creen que uno de estos pendejos (volteándome a ver) me quitó mi dinero el otro día, que porque según me vio 'tortear' a una chava, y no era cierto. Yo iba junto a la puerta, me bajó el güey y me dijo que si no quería que me llevara, le diera todo lo que traía. Yo me seguí como si nada y ya no alcancé a escuchar lo demás.

Allí viene un compañero... bueno, estamos para servirle..."

Estas son las palabras de un vigilante del Metro con respecto a sus funciones, quien concuerda con el señor Ignacio Barajas cuando señala que el papel principal de "los ojos de la Central de Vigilancia" es auxiliar y dar seguridad a los usuarios con el apoyo de la Procuraduría de Justicia del Distrito Federal (policía judicial), quienes tienen comandancias instaladas y funcionando en Pino Suárez, Pantitlán, Indios Verdes y Basílica.

La vigilancia personalizada, se afirma en boletines del Metro, no sólo se lleva a cabo en las horas pico sino que también en las "horas valle" o de menor afluencia, se vigila, auxilia y controla a los usuarios e instalaciones del Sistema, esto es, desde que el Metro abre sus puertas y hasta que cierra.

Así, de acuerdo con una nota informativa publicada en el periódico Excélsior, de lunes a viernes el servicio es de 5:00 a 0:30 horas, los sábados de 6:00 a 1:30 horas y los domingos y días festivos de 7:00 a 0:30 horas en toda la red.

Además, para apoyar la vigilancia personalizada, indica el señor Barajas, el Sistema se apoya en la tecnología con la finalidad de brindar mayor protección a los usuarios, utilizando la "videovigilancia" en las estaciones Pino Suárez y La Raza.

Alguien nos vigila.

-¿Ya viste esa cámara?

-De veras ¿Desde dónde nos estarán viendo?

-No sé ¿Crees que funcione?

-Ojalá y sí. Deberían de ponerlas en todas las estaciones ¿o las habrá? al menos yo nunca las he visto.

-Quién sabe, apúrate que vamos a llegar tarde y todo por andar viendo camaritas.

Y entonces el tic tic tic de los tacones que portan dos mujeres de aproximadamente 25 años de edad comienzan a escucharse más aprisa, dirigiéndose hacia los andenes de la línea tres del Metro, poco a poco van

perdiéndose entre la gente y el bullicio de cientos de tacones y voces, los cuales, hacen suponer que un tren acaba de llegar a la estación.

El Coordinador Ignacio Barajas afirma que tales "camaritas" no son otra cosa que la videovigilancia, la cual "proporciona un beneficio muy grande debido a que se pueden detectar personas enfermas, accidentes, y hasta a malvivientes que al ver las cámaras se espantan y se retiran del lugar. En cambio el usuario al saber que hay una cámara se puede poner cerca de ella y se siente más seguro porque sabe que lo estamos vigilando y protegiendo".

Se tiene además, agrega el Coordinador de la Central de Vigilancia, la ventaja de filmar o tomar fotografías instantáneas, por lo que la videovigilancia es primordial y por eso se piensa instalar en la estación Indios Verdes por ser la de mayor afluencia en la línea tres y, también en las estaciones de transbordo Basilica, Hidalgo, Balderas, Centro Médico y en La Raza convertirla de local a central, es decir, que funcione igual a la de Pino Suárez donde el operador desde la Central de Vigilancia puede interrumpir el funcionamiento y tomar los controles.

De acuerdo con boletines del Metro, la videovigilancia es un circuito cerrado de televisión y consta de:

- 1) Un sistema de cámaras de video, instaladas en andenes y pasillos, cuya función es ver, a través de monitores, todo lo que sucede en el lugar donde están instaladas.

2) Monitores, a través de los cuales los operadores observan las imágenes captadas. Existen dos monitores en el andén para el apoyo visual a conductores y cuatro en la Central de Videovigilancia (un monitor maestro y tres de operación normal) para cada línea.

3) Hay una videgrabadora que sirve para registrar todo lo que sucede en las estaciones La Raza y Pino Suárez.

4) Un equipo de impresión fotográfica, que permite congelar las imágenes en papel impreso.

5) Fuentes de alimentación y equipos de comunicación alámbrica e inalámbrica.

6) Tres centros de monitoreo, donde a través de los monitores, el operador puede ver lo que están captando las cámaras.

Esta vigilancia en andenes y pasillos, según boletines y cápsulas del Metro, se refuerza, por un lado, con "intensas tareas de mantenimiento a las instalaciones", por el otro, con la Ordenanza promulgada el 6 de enero de 1993, donde se asienta que "se elevan los índices de seguridad dentro de la red ya que las instalaciones de Metro se utilizarán sólo para la transportación eficiente y segura de los usuarios". En consecuencia, se prohíbe la venta ambulante, cantar, pedir dinero, etc., sin embargo, éstas son situaciones que se siguen presentando en la actualidad.

Asimismo, se destaca en informes del Metro que para garantizar aún más la seguridad de los usuarios así como la ayuda que requieran, el Metro

pretende tener una mejor emisión y recepción de mensajes tanto de forma personalizada como a través de diversos sistemas de comunicación electrónicos, módulos de orientación e información, fonómetros, audiómetros, auditren y sistemas electrónicos de información (SEI).

¿Para dónde va?

—Señorita... señorita, psst... señorita... ¿Podría decirme como le hago pa' llegar a Santa'nita?

—Mire, estamos en Hidalgo, de aquí se va dirección Universidad y se baja en Balderas, allí transborda para Pantitlán y se baja en Candelaria, vuelve a transbordar, pero ahora para Santa Anita y es la última estación.

—Gracia', 'tá medio difícil, a ver si doy.

—Tenga un mapa de la red y si no lo entiende puede preguntarle también a cualquiera de los vigilantes o policías.

—Tá' bien, pero ¿Pa'qué lo quiero? ni sé leer.

—¡Ah! entonces, fíjese en los dibujitos que hay en cada estación y le va a ser más fácil.

—Sí, gracia' por ai me voy preguntándole a la gente.

Y el señor de apariencia indígena, con un bulto en una mano y con la otra agarrando a un niño no mayor de cinco años, se aleja por el pasillo de

la estación y se pierde entre todas las persona que transitan por allí, mientras tanto la edecán instalada en el módulo de orientación e información continúa atendiendo a otras personas, no sin pasarse antes, en repetidas ocasiones, el bilé por los labios...

–Sí, dígame ¿Para dónde va?...

Jaqueline Ramírez Rodríguez, jefa de la unidad de orientación e información del Metro dice que son estos módulos en donde las edecanes cumplen su función primordial: atender a los pasajeros proporcionándoles información referente a las líneas, estaciones y correspondencias, así como también recibir y captar todas las quejas y sugerencias que se lleguen a presentar, además orientar al usuario en cuanto a las diferentes instituciones públicas y privadas (colindantes con las estaciones), calles, colonias o cualquier servicio que se les ofrezca.

La Lic. Ramírez agrega que los módulos de orientación están ubicados en el interior de algunas estaciones de la red: en la línea uno, Insurgentes, Chapultepec y Pino Suárez; en la línea dos, en Hidalgo y Zócalo; en la línea tres, en Balderas y La Raza; en la línea siete, en Tacuba y; en la línea nueve, en Chabacano y Centro Médico.

La jefa de orientación e información agrega que "los módulos son muy funcionales porque se atienden en un cien por ciento las dudas y quejas de los usuarios, además, –subraya– tales módulos están en puntos estratégicos y son atendidos por edecanes que cuentan con el material de

trabajo necesario como teléfono, guía roji, guía blanca (directorio de instituciones tanto públicas como privadas, hospitales, etcétera.), folleteria del Sistema de Transporte Colectivo y de instituciones gubernamentales que canalizan su distribución.

Las edecanes, señala, la Lic. Ramírez, son muchachas jóvenes con estudios mínimos de preparatoria, carrera comercial o técnica, con buena dicción y que saben escuchar al público.

Para poder informar, orientar y atender al usuario "necesitamos conocer las estaciones y el funcionamiento del Metro –apunta Nancy Montejo, edecán informativo del Metro y agrega– nos capacitan con guías donde está registrada la información que más pide el usuario, se nos enseña a utilizar la guía roji y a orientar a las personas para que se trasladen, en el menor tiempo posible, de un lugar a otro dentro de la red".

Además, comenta "tenemos cursos de: integración grupal, trato al usuario, higiene, primeros auxilios y formas de comunicación, entre otros, para saber cómo conducimos ante las personas que se nos acercan. Así, por ejemplo, cuando llega una persona en estado de ebriedad, primero se le da la información que solicitó y después se le comunica al personal de vigilancia para que lo saquen del Sistema y no ocurra algún accidente".

Sin embargo, afirma la jefa de orientación e información que a pesar de tener diez módulos en servicio de 8:30 a 14:30 horas y de 15:30 a 21:00 horas de lunes a viernes y de 9:30 a 16:30 horas sábados y domingos,

resultan insuficientes para captar a los 4.6 millones de usuarios que circulan a diario en la red y añade, que las perspectivas en esta materia son: incrementar el número de módulos en las correspondencias, principalmente, porque allí se pueden captar personas provenientes de diferentes partes de la ciudad e incluso del Estado de México.

Aunque Nancy Montejo menciona que muchas veces no es posible contar el número de informaciones u orientaciones brindadas, Jaqueline Ramírez afirma que durante 1993 se les dio información a un total de 1 829.373 personas aproximadamente, y que además los módulos de orientación no son la única forma de poder informar a los usuarios, también se puede hacer a través de dos sistemas electrónicos de información y de nueve fonómetros existentes dentro de la red.

Fonómetros y sistemas electrónicos de información.

Los fonómetros, comenta Jaqueline Ramírez tienen como finalidad proporcionar a los usuarios información y orientación tanto de las opciones de traslado dentro del Metro como de bienes y servicios cercanos al Metropolitano, además sirven para recibir quejas y sugerencias. Cada uno de ellos consiste en una red telefónica, la cual establece una comunicación usuario-edecán.

Durante 1993, por ejemplo, dice Jaqueline Ramírez, se registraron un total de 50 910 llamadas requiriendo apoyo o información, agrega, que nueve fonómetros no bastan para atender la demanda de información, a pesar de estar ubicados en estaciones diferentes a las de los módulos de orientación donde ésta se da de forma personalizada.

Tales fonómetros se encuentran en las estaciones: Terminal del Norte, San Lázaro, Revolución, Terminal Aérea, Observatorio, Tasqueña, Cuatro Caminos, Pantitlán y Tacubaya.

Por otro lado, agrega la Lic. Ramírez, los sistemas electrónicos de información (SEI) se localizan, uno en la estación La Raza y el otro en Zaragoza, los cuales tienen la capacidad de proporcionar en forma visual y por escrito —en el idioma requerido, inglés, francés o español— la ruta más corta para ir de un lugar a otro utilizando el Metro, asimismo da tiempos de recorrido y orienta al usuario sobre los lugares de interés cercanos a la red, y, añade, que dichos sistemas, aunque pocos pero importantes, tuvieron fallas durante 1993 y 1994 y que espera se mejore el servicio en los próximos años.

—¡Mamá, ven! en esta máquina podemos ver cómo llegar más rápido.

—¿La sabes utilizar m'hija?

—Ay, no, no, no, vente, vámonos mejor le preguntamos a alguno de los vigilantes.

—¿Ya ves? Por eso nunca aprendemos a utilizar nada de esto.

—¡Andale, ándale, deja de resongar y apúrate que vamos a llegar tarde!

—Ya ves mamá, ¡ándale, déjame usarla!

—¡No estés fregando y ya vámonos!... Bueno, está bien, pero apúrate.

—Haber, déjame ver..."uy", ni sirve, vámonos.

Madre e hija se retiran del lugar sin saber cómo funciona el sistema electrónico de información, el cual, según boletines del Metro, está integrado por el siguiente equipo:

*Un tablero que muestra gráficamente todas y cada una de las estaciones y líneas que constituyen el Metro. Este tablero en su parte posterior cuenta con un teclado conformado por 16 botones (el de La Raza, ya que el de Zaragoza es digital, es decir, aquí el usuario con un dedo presiona las letras que aparecen en la pantalla de la computadora, según la información que vaya requiriendo) y un instructivo sobre la manera de empleo.

*Una computadora, que proporciona información visual y escrita de las diferentes opciones que brinda este servicio.

*Un aparato llamado "sensor de presencia de usuario", el cual entra en función sólo cuando hay una persona frente a él .

*Videoteléfono. Si el usuario no está de acuerdo o tiene dudas sobre la información impresa, puede descolgar el auricular que lo enlazará directamente con la oficina de Relaciones Públicas, donde el personal capacitado (edecanes de orientación) consulta el banco computarizado de

datos y proporciona esa información adicional al interesado; asimismo, en la pantalla se presenta la imagen fija de la persona que lo está atendiendo desde la oficina. Quien da la información puede, al mismo tiempo, ver al usuario a través de otra pantalla.

En su funcionamiento general, la interacción del sistema electrónico de información con el usuario, se realiza mediante diferentes imágenes por medio de un monitor, las cuales lo conducirán de una forma sencilla a obtener la información requerida.

Cuando el usuario está frente al módulo computarizado de datos el mismo sistema le va indicando cuál es su manejo, afirma Jaqueline Ramírez y agrega: "también, le señala cómo trasladarse de una estación a otra, proporcionándole la trayectoria más corta, qué transbordos hacer, cuál sería el tiempo de recorrido y, además, le muestra los lugares cercanos al punto clave que se va, ya sean museos, restaurantes, etcétera".

La Lic. Ramírez, añade, que si se tiene algún problema para el manejo del sistema electrónico de información, entonces se hace uso del videoteléfono, se descuelga la bocina, se enlaza con la oficina de Relaciones Públicas y la edecán le informa o le dice como manejar la computadora. Computadora que proporcionará dicha información ya sea en la pantalla o por escrito, esta última será sólo de lugares de interés y servicios que se localizan en las cercanías ya sea de la estación donde se

encuentren los sistemas electrónicos de información o de la estación solicitada.

De tal forma, según el Ing. José Luis Ortega H., en un boletín del Metro afirma que "el usuario del sistema electrónico de información, al descolgar el auricular para pedir mayor información se sorprende al ver la imagen de la edecán que le contesta, lo cual le provoca una comunicación más directa".

A diferencia de cómo funcionan estos sistemas de comunicación, el Metro cuenta con otros dos, para informar, apoyar y orientar al usuario: el audiometro y el auditren.

Canciones... música... información... voces...

"Borreguito como tú, como tú,
que no sabe ni la u, ni la u,
yo sé más que tú, que tú,
que tú, que tú, que tú..."

O

"Si Dios me quita la vida antes que a ti,
le voy a pedir ser el ángel que cuide tus pasos,
pues si otros brazos te dan aquel amor que te dí,
sería tan grande mi celo que en el mismo cielo,

me vuelvo a morir..."

o

"Cucurrucucu, paloma,
cucurrucucu, no llores,
las piedras jamás, paloma,
¿Qué van a saber, de amores?..."

Canciones como éstas o música ambiental se pueden escuchar en cualquiera de las estaciones del Metro a través del audímetro, el cual se creó, afirma Víctor Manuel Robledo Hernández, regulador especializado del Puesto Central de Control (PCC), como un sistema de ambientación con música para hacer un poco más agradable la estadía del público usuario mientras está esperando el tren. Sin embargo, agrega, el audímetro se interrumpe momentáneamente cuando es necesario hacer algún voiceo, ya sea general (en toda la red), en una línea o en una estación.

Tales voiceos se pueden realizar desde el Puesto Central de Control o de cualquiera de las estaciones, éstos pueden ser acerca de personas extraviadas, objetos perdidos o a personal del mismo Sistema que se necesita, se les pide se comuniquen o se presenten en algún determinado lugar para indicarles qué hacer...

"La persona que haya encontrado un sobre con papeles del Seguro Social, favor de entregarlo en cualquiera de las taquillas".

"Atención, señor Julián Reyes Benítez, trasladarse a la estación La Raza, línea tres, donde lo esperan sus familiares, si no sabe como hacerlo solicite información en cualquiera de las taquillas".

"Jefe de vigilancia, estación Basílica, reportarse su permanencia".

"Por su seguridad no rebase la línea amarilla... por su atención, gracias".

Asimismo, Víctor Manuel Robledo, afirma que este sistema de comunicación (audiometro), en caso de que ocurra algún incidente y se llegue a parar parcialmente el servicio de trenes en una línea, sirve para notificar (en toda la red) al usuario cuál es la situación de dicha línea, por si alguien lleva prisa y necesita trasladarse que lo haga por algún otro medio que tenga a su alcance, o bien esperen un poco más de tiempo hasta resolver el problema y poder continuar con el servicio.

También, a través del audiometro, se envían mensajes sobre campañas relativas al cáncer, sarampión, vacunas antipolio, alcohólicos anónimos, de la Universidad Nacional Autónoma de México, de centros de integración juvenil, entre otros.

De igual forma se trata de concientizar al usuario sobre su comportamiento en las estaciones, además de informar acerca del Sistema Metro (cómo fue conformado, en qué consiste, la forma de usarlo correctamente) y se dan, también, las indicaciones que deben acatar

quienes se encuentren dentro de la red, en caso de alguna situación en donde corra peligro.

Por otro lado, José L. Ortega en el boletín número cinco de Metro y Tecnología opina que el audiometro fortalece e incrementa el vínculo de comunicación Metro-usuario, que redundará tanto en el mejor uso y aprovechamiento de las instalaciones como en la eficiencia misma del servicio. Para ello se han implementado sistemas auditivos de comunicación instalados estratégicamente en todas y cada una de las estaciones, pasillos, taquillas, andenes, pasajes, vestíbulos, etc.

Por último, otro sistema de comunicación en contacto con los usuarios es el que se encuentra en cada uno de los carros de los trenes: el **auditren**.

**Vocecita, vocecita en el vagón,
que informa, que informa acerca de...**

***"Permita el libre cierre de puertas".**

***"Continuaremos en breve, por su atención, gracias".**

***"Son las 8:40 por la mañana".**

***"Próxima estación Hidalgo, correspondencia con línea dos
Tasqueña-Cuatro Caminos, prepare su descenso".**

Los anteriores mensajes son sólo algunos de los que se pueden escuchar a través del audiotren en el que además, según informes del Metro, se pueden realizar dos tipos de comunicación: 1) bidireccional, entre el Puesto Central de Control y el conductor y 2) unidireccional, del conductor hacia los usuarios que viajan en el tren.

En el segundo caso, los mensajes presentan ruidos al ser emitidos y en consecuencia no son claros ni entendidos en su totalidad, por tal motivo, se asegura en Informes del Metro, se decide mantener una mejor comunicación con el público usuario que va a bordo del tren, por medio de mensajes pregrabados emitidos de manera automática.

Los mensajes que se pueden escuchar son intercalados con música instrumental de rock o baladas. Así, mientras se va escuchando la música de alguna canción popular, alguien por allí comienza a cantarla en voz baja y para sí mismo... "Querida, dime cuándo tú, dime cuándo tú, dime cuándo tú vas a volver, ah, ah, dime cuándo tú, dime cuándo tú, dime cuándo tú vas a volveeeer..."

Los anteriores mensajes son sólo algunos de los que se pueden escuchar a través del audiotren en el que además, según informes del Metro, se pueden realizar dos tipos de comunicación: 1) bidireccional, entre el Puesto Central de Control y el conductor y 2) unidireccional, del conductor hacia los usuarios que viajan en el tren.

En el segundo caso, los mensajes presentan ruidos al ser emitidos y en consecuencia no son claros ni entendidos en su totalidad, por tal motivo, se asegura en Informes del Metro, se decide mantener una mejor comunicación con el público usuario que va a bordo del tren, por medio de mensajes pregrabados emitidos de manera automática.

Los mensajes que se pueden escuchar son intercalados con música instrumental de rock o baladas. Así, mientras se va escuchando la música de alguna canción popular, alguien por allí comienza a cantarla en voz baja y para sí mismo... "Querida, dime cuándo tú, dime cuándo tú, dime cuándo tú vas a volver, ah, ah, dime cuándo tú, dime cuándo tú, dime cuándo tú vas a volveeeer..."

CAPITULO III.

LOS USUARIOS Y EL METRO.

Tú qué sabes de caricias si no has viajado en Metro.

Estudiantes, secretarias, obreros, desempleados, doctores, enfermeras, albañiles, contadores, maestros, vendedores, cobradores, son algunos de los usuarios que viven y experimentan aventuras y emociones en el momento de trasladarse en el Metro de la ciudad de México.

De norte a sur, de oriente a poniente o como quiera que sea el recorrido, doscientos usuarios entrevistados (cien hombres y cien mujeres) opinan que el Metro transporta, al mismo tiempo, con rapidez y a bajo costo, a cientos de personas en cada uno de sus trenes, que en las "horas pico", por ejemplo, apretados, casi sin poder moverse, se dirigen en silencio a su destino, silencio que se rompe cuando un usuario contesta a mi pregunta de porqué utiliza el Metro: "Por necesidad, más que nada por eso", afirma tajante.

La mayoría de las veces es agradable y tranquilo viajar en el Metro, indican 108 de los entrevistados porque se puede leer, no hay humo de cigarrillos ni ruido de carros, y, lo más importante, no hay tráfico vehicular, lo cual hace más cómodos los viajes; sin embargo, 38 personas dicen que su estancia en un vagón puede ser agradable o desagradable, dependiendo de la hora y la línea que se use. Los 54 usuarios restantes

señalan que el estar dentro del tren es muy desagradable porque no funciona el aire acondicionado (acentuándose así los malos olores), falta limpieza, hay rateros, empujones, "manoseos", "torteos"...

Una usuaria comenta:

"Imáginese joven, así de vieja como me ve, me han llegado a meter la mano más de una vez y, por supuesto, nunca faltan quienes se te van encimando. Está bien que hayamos muchos usuarios y que todos vayamos apretados, pero no es para tanto, los hombres deberían de guardar su distancia porque lamentablemente sólo algunos y no todos los abusivos reciben su merecido. La mayoría de las mujeres ya no nos dejamos y ahora interpretamos, a nuestra manera, esa canción que dice 'Doña Mariquita no meta la mano porque si la mete le pica el gusano', en su lugar decimos: "Don hombrecito no meta la mano porque si la mete le rompo la madre".

"Cochinos, sucios, depravados, malditos, degenerados", son expresiones utilizadas por el 95% de las mujeres entrevistadas al referirse a los abusos, que han llegado a tener, por parte de los hombres en andenes, pasillos, pero principalmente en los vagones del Metro.

Según algunos usuarios, no sólo las mujeres son "manoseadas", también los hombres llegan a sentir roces que van más allá de lo normal.

"Por lo regular –comenta José Cruz Hernández– cuando los vagones van ocupados en su totalidad, de repente, comienzas a sentir que 'algunos mafiosos' se te van arrimando y de inmediato te das cuenta de sus

intenciones al sentir ¿tú sabes no?... algo 'duro'. A veces te puedes hacer a un lado, pero otras, no te puedes ni mover y lo único que te queda es 'hacérselas de tos', les dices que no se pasen de listos y, por lo menos un codazo sí se lo llevan".

Pero no todos piensan igual, por ejemplo, otro usuario que se hace llamar "Paco" opina que, tanto estaciones como vagones del Metro son perfectos para conocer a otros chavos 'gay' (homosexuales) y remarca "entre nosotros —es decir, entre homosexuales— nos reconocemos fácilmente, basta un intercambio de miradas y ya estuvo. Es cierto que a veces, perdidos entre la multitud, dentro de un vagón nos acariciamos o como se dice vulgarmente nos 'manoseamos' aunque, sin molestar a los demás y cuidándonos de no ser vistos".

Paco, agrega que, lamentablemente, hay quienes son más indiscretos y no les importa si los ven otras personas e incluso tienen lugares de reunión en estaciones como Balderas o Hidalgo. "Hay otros —dice— que se ponen a 'loquear', o sea, se comportan como mujeres, pero hasta donde yo sé nunca molestan a los otros usuarios y, como quiera que sea, tú no puedes saber nada de caricias si no has viajado en Metro".

"Queremos más y mejor vigilancia".

Para que no haya tantos "manoseos", "caricias", "torteos", degenerados que muestren sus órganos genitales o simplemente para ahuyentar a los rateros y a los vendedores ambulantes, se necesita más vigilancia en estaciones, pasillos y andenes, opinan 157 de los 200 entrevistados.

Además, señalan, la necesidad de la presencia de los vigilantes para mantener el orden y al mismo tiempo mencionan que no estaría mal que en ocasiones se metieran en los vagones para ir checando el comportamiento de los usuarios y al mismo tiempo darles seguridad.

Por el contrario, los 43 entrevistados restantes dicen que la presencia de los vigilantes es innecesaria porque no cumplen con su trabajo, regularmente se la pasan platicando entre ellos o nunca están cuando se les necesita.

Asimismo, al referirse a la Policía Auxiliar, 134 usuarios afirman que sí ayudan cuando se acude a ellos, por eso es importante se encuentren dentro del Sistema; sin embargo, otras 66 personas aseguran que les da lo mismo si están o no los policías en la red porque casi nunca se encuentran en su lugar y los que llegan a estar no tienen educación, son groseros, no ayudan y no saben dar informes acerca de cómo trasladarse de un punto a otro de la ciudad utilizando el Metro.

Con respecto a la presencia de la Policía Judicial en las instalaciones del Metropolitano, de las 200 personas entrevistadas 46 opinan que es bueno y positivo contar con ellos para tener más seguridad, 89 dicen que les da lo mismo si hay o no policías judiciales en el Sistema porque aseguran nunca haberlos visto, es más, ni siquiera sabían de su existencia, y los restantes 65 no están de acuerdo con que existan judiciales en el Metro porque –dicen– "además de intimidar al usuario, muchas veces, son ellos mismos los delincuentes ya que sin razón alguna, agarran, casi siempre, a hombres inocentes y les quitan sus pertenencias".

"Una vez, por ejemplo –comenta Claudia Ramírez– yo vi como unos señores, quienes decían ser judiciales, golpearon a un muchacho en un vagón. El chavo iba sentado enfrente de mí (nos subimos en la estación Indios Verdes), iba con los ojos cerrados como si estuviera durmiendo y cuando llegamos a Basílica, allí se subieron varias personas, entre ellas dos tipos grandotes, uno de los cuales se sentó junto al muchacho, le pasó el brazo por encima del hombro, el joven se despertó como espantado y entonces 'los grandotes' le semienseñaron una credencial y de repente comenzaron a golpearlo, así sin más ni más, contra la ventanilla del vagón. Le dieron como veinte trancazos en la cara y el estómago y el muchacho sólo se quejaba, jamás dijo una palabra.

"Al llegar a la siguiente estación, Potrero –agrega–, 'los grandotes' lo dejaron en paz, se dirigieron hacia una de las puertas del vagón y se

bajaron. En cuanto se puso, de nuevo, en marcha el tren, acudimos a auxiliar al usuario golpeado quien no quiso que avisáramos a los vigilantes, lo único que dijo fue: no para qué, todos son unos ojetes".

Ventajas y desventajas en el Metro.

Aunque los usuarios piden más y mejor vigilancia, indican que la mayor desventaja en el Metro es la aglomeración de personas en las horas pico, lo cual provoca apretones, "manoseos", "torteos", robos y, en ocasiones, retrasos al no poder abordar el tren, teniendo que dejar pasar tres o cuatro para poder subirse.

En segundo lugar mencionan los paros (justificados e injustificados, como quiera que sean) efectuados por los convoyes a lo largo del recorrido, tanto en estaciones como en túneles, provocando pérdida de tiempo.

En tercer lugar señalan, la falta de ventilación en los trenes al no funcionar a su máxima capacidad el aire acondicionado y traer como consecuencia que se acentúen los malos olores y la estancia en el vagón se torne desagradable.

Enseguida mencionan otras desventajas como: la falta de más vigilantes, el mal servicio en las taquillas, la falta de limpieza en vagones y la necesidad de más abonos de transporte porque sólo se venden 300 000 cada quince días para una afluencia diaria de 4.6 millones de personas.

Del mismo modo, las 200 personas entrevistadas señalan las ventajas más importantes que brinda el Sistema: 1) excepto los paros ocasionales de los trenes, el Metro es rápido, acorta distancias y se gana más tiempo que si se usaran otros medios de transporte público, como camiones o peseros. Además, mencionan que el Metro tiene paradas específicas, lleva a lugares céntricos y, todo ello por tener bien trazadas sus líneas; 2) es económico, por ser uno de los medios de transporte más baratos al cobrar cuarenta centavos del Nuevo Peso (a finales de 1995, el costo del boleto unitario es de Un Nuevo Peso), por lo tanto es accesible porque está al alcance de todos los bolsillos. Al referirse a los abonos de transporte opinan que, aunque escasos, también están baratos, al poderlos utilizar en un número ilimitado de viajes; 3) es seguro en sus instalaciones porque siempre están dándoles mantenimiento.

Posteriormente subrayan otras ventajas como la comodidad (cuando no hay muchas personas utilizándolo y porque no hay tráfico vehicular) y el beneficio que da el Metro al ayudar a no contaminar más el medio ambiente.

Asimismo, mientras 47 de los entrevistados aseguran usar la red tres veces a la semana como máximo, los restantes 153 afirman que utilizan la red cinco días o más a la semana, dos veces al día, aunque algunos de ellos (vendedores, estudiantes, cobradores, entre otros) llegan a ocuparlo hasta diez veces en un sólo día.

Es por eso que el servicio del Metro les parece muy bueno pues creen que los trenes nunca descansan, aunque como en todo, nunca faltan los percances y, cuando se detiene no queda otra cosa, afirman, que pedir en la mente que no se detenga tanto tiempo.

Según los entrevistados, al transportarse en el Metro, la mayoría de las veces desaparece el estrés psicológico que causa el pensar que no se llegará a tiempo al lugar de destino, sin embargo, lo que no se puede evitar, aseguran, son los aventones y peleas entre usuarios, aunque exista un sistema para dosificarlos.

¿Sólo para hombres? ¿Sólo para mujeres?

Son las cinco de la tarde y la mayoría de las personas que entran en el Metro en la estación Juanacatlán, dirección Pantitlán, van de regreso a sus casas. En el Andén dos policías auxiliares se encargan de poner las puertas corredizas para hacer saber a los usuarios que la separación entre hombres y mujeres ha comenzado.

Los minutos pasan y casi todas las mujeres que entran en esta estación (que van dirección Pantitlán), caminan hacia el espacio asignado para ellas. Otras mujeres, sin importarles la dosificación, se van rumbo a los vagones ocupados por hombres.

-Disculpe señorita ¿Por qué si hay vagones exclusivos para mujeres, usted se viene para el lado contrario?

-Porque vengo con mi novio y no nos vamos a separar y a encontrarnos, de nuevo, en la estación en la que nos bajamos. De todos modos allá va igual de lleno.

-Y usted señora ¿Por qué no ocupa los vagones exclusivos para mujeres?

-No, ni que estuviera loca, las mujeres somos muy agresivas. Antes sí lo hacía, pero era soportar rasguños, jalones de pelo, agresiones verbales y, bueno, aunque de este lado te arriesgas a que algunos hombres se quieran pasar de listos; sin embargo, también te llegas a encontrar a los que te ceden el asiento y, por lo menos, si no te tratan bien, tampoco te tratan mal. Prefiero mil veces subirme de este lado...

De repente otra mujer interrumpe y dice:

-Yo estoy de acuerdo con la señora porque en el momento de tratar de abordar el tren, te empujan, te pegan y en ocasiones no puedes subir. Esto pasa tanto del lado de las mujeres como del lado de los hombres, nada más que la agresividad es mayor entre mujeres.

Al respecto, los hombres (entrevistados) en general opinan que a la hora de dosificación, las mujeres no deberían de subirse a los vagones que son asignados para ellos debido a que se arriesgan a ser molestadas. Otros

usuarios dicen que no se debería de hacer la separación porque —opina uno de ellos— "todos somos seres humanos, por lo tanto tenemos los mismos derechos ¿Por qué dejarles vagones a las mujeres si éstas siguen ocupando los de los hombres?, además, si vas con tu familia, te separas y al final para qué si la misma comodidad o incomodidad es igual en ambas secciones".

¿Módulos de orientación e información?

Así como el Metro brinda al usuario un servicio de dosificación, también proporciona información y orientación a través de módulos exclusivos para cumplir esta función; sin embargo, de los 200 usuarios entrevistados, siete opinan, que es excelente el trato proporcionado por las edecanes al informar correctamente y con amabilidad; 42 personas dicen que la existencia de los módulos es buena porque a través de ellos sí se le ayuda al usuario a llegar más rápido a su destino.

Asimismo, otros 47 usuarios afirman que el servicio es regular porque las edecanes que sí conocen su trabajo, realmente aclaran dudas, saben qué transbordos se pueden realizar, etc., pero, —agregan— también hay muchas señoritas que no saben orientar.

Por otro lado, 37 usuarios señalan las deficiencias de las "edecanes informativos", destacando que casi siempre están haciendo cosas (que se

supone no deberían), por ejemplo, maquillándose o platicando, además, no saben dar la información y en su mayoría son muy déspotas.

Los 67 usuarios entrevistados restantes ignoran cómo es el servicio ya que nunca lo han requerido porque conocen tan bien la red como las palmas de sus manos.

Sin embargo, de lo que no hacen caso omiso la mayoría de las personas al viajar en el Metro, es de la programación de canciones como boleros, rancheras, románticas o música instrumental, en algunos de los trenes, ya que significa "un placer escucharla", de acuerdo con 167 usuarios, porque relaja, disminuye el estrés psicológico de pensar que se llegará tarde al lugar de destino y además entretiene y distrae.

Música, canciones y voces en el Metro.

Al transportarse en el Metro e ir en un vagón los usuarios no tienen con quien platicar, pues todos van en silencio, repasando, tal vez, incidentes o a lo mejor van planeando, soñando, gozando o sufriendo. Expresan, además, la dificultad para entablar conversaciones con los otros usuarios porque se tiene miedo las reacciones que pudieran tener y, por eso, dicen, es preferible, muchas veces, distraerse con la música emanada por las bocinas instaladas en el vagón.

Así, por ejemplo, una usuaria comenta:

"Ay sí, a mí si me gusta escuchar canciones cuando voy en el tren porque me relajan y me ayudan a olvidar todos mis problemas... preocupaciones, además alejan mi soledad y me hacen sentir enamorada, ya sabes ¿no?, me acerca a ese mundo rosa que en estos tiempos es más difícil encontrar, es ahora, cuando más lejos lo tenemos y ¿Qué pasa? Pues que piensas más en conseguir o conservar un trabajo para poder comer ¿O no?...

Poco a poco se te van muriendo las ilusiones (de llegar a ser alguien importante), el amor se te olvida, pero la música te acerca a él. Es por eso que escucho, siempre que puedo, canciones y más canciones y, si en el Metro las ponen, pues hay que disfrutarlas".

A diferencia de quienes sí les gusta escuchar canciones en los vagones, 33 personas entrevistadas muestran su desagrado o simplemente les da lo mismo debido a la molestia ocasionada por el fuerte volumen que llega hasta a aturdir.

De la misma forma, las 200 personas entrevistadas al opinar acerca de qué les parece oír música en los andenes, 155 de ellas señalan su agrado, porque hace placentera la espera del tren y ayuda a eliminar tensiones. A los otros 55 usuarios les da lo mismo o no les gusta escuchar la música ya que no programan las canciones de su preferencia o simplemente tienen cosas más importantes en qué pensar y por lo tanto no le ponen atención.

Sin embargo, localizar personas perdidas u objetos extraviados dentro del Metro a través de los voceos efectuados por el personal del Sistema, es muy importante, debido a que el servicio "da más confianza y seguridad a los pasajeros", así lo manifiesta un usuario del Metro, quien comparte su punto de vista con 181 personas más (de 200 entrevistadas) al señalar que a diario se escuchan reportes de objetos extraviados, llamadas al personal de la red y de personas perdidas.

Aseguran además, que el servicio sería cien por ciento eficiente si no tuviera tantos ruidos, hasta el grado de no llegar a entender nada de lo que dicen.

Por eso mismo, 18 personas aseguran no haberles puesto atención a los voceos porque no se les entiende y por lo tanto no les interesa.

Así como tampoco les importa a 193 de los 200 entrevistados, la existencia de los teléfonos a través de los cuales pueden solicitar información.

¿Teléfonos y computadoras para informar?

"Bueno, bueno... ¿Hay alguien allí?, buenos días señorita, mire, estoy en la estación San Lázaro –dice una señora de aproximadamente 35 años de edad– acabo de llegar a la ciudad y no sé como irme para Villa Coapa ¿Cómo le puedo hacer?... Sí, sí, ajá y ¿En Tasqueña pregunto dónde salen los peseros o camiones que me dejen hasta allá? Está bien, gracias".

Así como esta señora, seis personas más (de 200) opinan que el servicio de información por teléfono –fonometro– es de gran ayuda, porque muchas veces, los policías no saben explicar los recorridos a efectuar y, en cambio, las señoritas que atienden al otro lado del teléfono, rápidamente, ubican y ayudan para llegar más rápido al lugar al que se va.

Sin embargo, la mayoría de las personas entrevistadas (193) dicen no haber requerido utilizar nunca este servicio, debido a que usan el Metro, por lo menos, dos veces al día y conocen todas las estaciones de la red y además, porque no sabían de la existencia de los fonometros.

De igual manera, otro servicio que es desconocido para la mayoría de los usuarios es el de los sistemas electrónicos de información, los cuales proporcionan información visual o escrita acerca de la ruta más corta para trasladarse de un lugar a otro dentro de la red y que de acuerdo con Jaqueline Ramírez, jefa de la Unidad de orientación e información del Metro, no funcionaron en un cien por ciento en 1993, pero tampoco lo hicieron en 1994 porque desapareció uno de los dos existentes, el de la

estación La Raza. Mientras que el de Zaragoza, continúa funcionando, aunque no imprime la información requerida, sólo la da en forma visual.

"¿Sistema qué...? ¿Qué es eso? No, ni lo conozco, ¿En dónde está?". Son algunas de las respuestas de 190 personas entrevistadas. Las restantes diez dividen sus opiniones al afirmar cinco de ellas que el sistema electrónico de información les parece bueno, porque a pesar de no imprimir la información, sí la proporciona en la pantalla; tres usuarios más indican que el servicio es regular porque a veces no funcionan, y por último, las otras dos personas dicen que de nada sirve la existencia de los sistemas electrónicos de información ya que nunca funcionan.

Por lo tanto, un usuario indica "se necesita mucha suerte o un milagro para encontrar uno de estos sistemas en buen estado".

Testigo mudo.

"Más vigilancia, mayor seguridad, mejor comunicación, más líneas hacia el sur del Distrito Federal y al Estado de México", son peticiones expresadas por las 200 personas entrevistadas, quienes señalan que de esta manera se tendrá un servicio más eficiente y se ayudará a más personas con menos recursos económicos.

En este sentido, en la actualidad, se construye la línea "B" que irá de la estación Guerrero —en el centro del Distrito Federal— a la estación

Ciudad Azteca –en el Estado de México–, con una longitud de 20 Kilómetros.

Se preveen además, según el Programa Maestro del Metro en su revisión de 1992, prolongaciones en seis líneas (cuatro, cinco, seis, siete, ocho y diez) de 1977 al 2010, período en el cual se crearán también las líneas 11, 12, 13, 14 y 15.

Y mientras estos proyectos se hacen reales, el Metro del Distrito Federal continúa brindando su servicio acostumbrado con sus siempre quietos andenes, pasillos, trenes, vagones, que por encima, al ras o por debajo del pavimento, es testigo mudo de las pasiones, angustias, sueños, peleas, emociones, aventuras, prisas, agresiones, abusos, romances, de todos y cada uno de los 4.6 millones de personas que lo abordan día tras día.

Como también, es testigo mudo, de lo vacíos que se quedan sus andenes noche tras noche cuando parte el último tren de la jornada, llevándose a todos los usuarios y dejando un aire de soledad y calma en toda la red... sin bullicio... sin ruido de convoyes... sin servicio... vacío... por lo menos, hasta el día siguiente.

Ciudad Azteca –en el Estado de México–, con una longitud de 20 Kilómetros.

Se preveen además, según el Programa Maestro del Metro en su revisión de 1992, prolongaciones en seis líneas (cuatro, cinco, seis, siete, ocho y diez) de 1977 al 2010, período en el cual se crearán también las líneas 11, 12, 13, 14 y 15.

Y mientras estos proyectos se hacen reales, el Metro del Distrito Federal continúa brindando su servicio acostumbrado con sus siempre quietos andenes, pasillos, trenes, vagones, que por encima, al ras o por debajo del pavimento, es testigo mudo de las pasiones, angustias, sueños, peleas, emociones, aventuras, prisas, agresiones, abusos, romances, de todos y cada uno de los 4.6 millones de personas que lo abordan día tras día.

Como también, es testigo mudo, de lo vacíos que se quedan sus andenes noche tras noche cuando parte el último tren de la jornada, llevándose a todos los usuarios y dejando un aire de soledad y calma en toda la red... sin bullicio... sin ruido de convoyes... sin servicio... vacío... por lo menos, hasta el día siguiente.

CONCLUSIONES

El transporte urbano se convierte en un problema grave cuando las ciudades alcanzan proporciones elevadas de población y de tránsito de automóviles y, por ende, embotellamientos en las principales calles, pérdida de tiempo al transportarse y considerable aumento en la contaminación atmosférica, como en la ciudad de México.

Para ayudar a solucionar el problema se presenta como alternativa la creación del Metro, que ayuda a desplazar, al mismo tiempo, a cientos de personas; ahorrar tiempo, acortando las distancias de la ciudad; posibilitar, además, el intercambio de modos de transporte; descongestionar —o ayudar a hacerlo— las redes viales; ofrecer mayores opciones de traslado y; cooperar para no aumentar más los niveles de contaminación.

Metropolitano de transporte colectivo que nace en Londres en 1863 y que llega a México un siglo después, concretamente en 1967 cuando el Presidente mexicano Guatavo Díaz Ordaz publica en el Diario Oficial un Decreto en el cual anuncia la creación de un organismo descentralizado denominado "Sistema de Transporte Colectivo". Comienza a construirse y dos años después empieza a funcionar, facilitando el acceso a los satisfactores de las necesidades de educación; esparcimiento; recreación; trabajo; ahorrándole tiempo y dinero al usuario al ir de un lugar a otro.

Aunque el Metro –en 1995 y con diez líneas– cumple con su función de servir al transitar por abajo, al ras o por encima del pavimento que cubre las calles de la ciudad, en su interior enfrenta problemas de concentración de personas a determinadas horas, lo que a su vez, ocasiona robos, molestias de tipo sexual, riñas, etcétera, sin que la mayoría de las veces los vigilantes o policías del Sistema acudan al lugar de los hechos para ayudar o tratar de solucionar el problema, aunque son ellos, precisamente, dos de las alternativas de vigilancia y seguridad que laboran en la red y que, se supone, tienen la función de apoyar y cubrir la seguridad tanto de instalaciones del Metro como de los usuarios, principalmente de mujeres, ancianos y niños. Además, es necesaria la presencia de los vigilantes en los vagones porque cuando se presentan incidentes (asaltos, peleas, entre otros) nunca hay quien pueda controlarlos.

De igual forma, la videovigilancia (otra alternativa que sirve para fortalecer y garantizar la seguridad de las personas) necesita instalarse en un mayor número de estaciones para que, por un lado, el usuario se sienta más protegido y, por el otro, ayude a los vigilantes a acudir al lugar donde se cometan abusos, riñas o agresiones.

Asimismo, son de vital importancia los sistemas electrónicos de comunicación y los módulos de orientación e información, siempre y cuando funcionen bien y se les dé a conocer y enseñe a los usuarios cómo

funcionan y para qué sirven, porque no tiene caso que existan y las personas no sepan cómo utilizarlos o que ni los conozcan. Por ejemplo, los fonómetros o los sistemas electrónicos de información (S.E.I.) son utilizados -cuando sirven- por un número mínimo de usuarios ya que son desconocidos por la mayoría de ellos. Por eso, este reportaje explica los pormenores de tales alternativas de seguridad, vigilancia y sistemas de información electrónicos y de forma personalizada; reconstruye una realidad que se vive en el Metro del Distrito Federal; muestra antecedentes; expone puntos de vista tanto de trabajadores del Sistema como de usuarios; asimismo, se ayuda del análisis de documentos, libros, revistas, periódicos y de la observación científica para dar a conocer qué son, cómo funcionan, para qué y por qué fueron creadas las alternativas de: comunicación personal y electrónica -que tienen relación con el usuario dentro del Metro-, vigilancia y seguridad.

En suma, este trabajo expone que el Sistema de Transporte Colectivo Metro, es un medio de transporte que no distingue clases sociales, es económico y funcional, pero necesita, por un lado, extenderse por toda la ciudad de México y, por el otro, ampliar y mejorar la vigilancia, la seguridad y los sistemas de información tanto electrónicos como de forma personalizada. Solamente así, podrá cumplir al cien por ciento su función de servir.

ANEXOS

INTRODUCCION:

En la presente tesis reportaje se adjuntan una fotografía y cuatro escritos que como documentos históricos es conveniente incluirlos íntegros. El primero de ellos corresponde al Decreto publicado el 29 de abril de 1967, el cual anuncia la creación del Sistema de Transporte Colectivo Metro.

El anexo dos incluye un par de mapas de la red: el primero muestra las líneas del Metro que existen en la actualidad y el segundo, revela las líneas que se construirán en los próximos años hasta el 2010.

El anexo tres es un documento que indica las fechas de inicio de operaciones de cada una de las líneas del Metro, el número de estaciones y el tramo inaugurado de kilómetros.

El anexo número cuatro incluye todas las cláusulas que deben cumplir los vigilantes del Sistema.

Finalmente, el último anexo presentado es una fotografía de pasajeros saliendo de un tren en la estación Pino Suárez, tomada desde la Central de Vigilancia con un equipo de impresión fotográfica que permite congelar las imágenes (que se ven a través de una de las cámaras instaladas en el andén de la estación) en papel impreso.

ANEXO No. 1.

DECRETO.

DECRETO. por el que se crea el organismo público descentralizado "Sistema de Transporte Colectivo", para construir, operar y explotar un tren rápido, con recorrido subterráneo y superficial, para el transporte colectivo en el Distrito Federal.

Al margen un sello con el escudo nacional que dice: E.U.M. - Presidencia de la República.

Gustavo Díaz Ordaz, Presidente Constitucional de los E.U.M., a sus habitantes, sabed:

Con fundamento en los artículos 89 fracción I y 73 fracción VI base primera de la Constitución Política de los E.U.M., 5o., 23 fracción I inciso 3o. y 24 de la Ley Orgánica del D.D.F., segundo de la Ley para el control por parte del Gobierno Federal de los organismos descentralizados y empresas de participación estatal, y

CONSIDERANDO:

I. Que el orden de las necesidades de la población del D.F. que requieren pronta, adecuada y efectiva satisfacción, se encuentra entre las del primer rango la de organizar y establecer medios y sistemas de transporte de pasajeros que lo realicen en forma segura, rápida y cómoda.

II. Que el D.D.F. ha llevado a cabo estudios de los que deduce la posibilidad y la conveniencia de establecer en la ciudad de México, para dar satisfacción a la necesidad ya expresada, un tren rápido movido por energía eléctrica, con recorridos subterráneos y

superficiales, mediante el cual se efectúe el transporte colectivo de personas, aliviando así en gran parte los problemas originados por la saturación del tránsito en varias vías públicas.

III. Que de acuerdo con los artículos 23 fracción I, 58 y 59 de la Ley Orgánica del D.D.F., y 21 de la Ley del 31 de diciembre de 1943 que los reglamenta, 1o., 2do. y 4to. de la Ley que fija las bases generales a que habrán de sujetarse el tránsito y los transportes en el D.F., 1o., 6to. y 36 del reglamento para el servicio público de transporte de pasajeros en el D.F., el expresado Departamento tiene a su cargo el desenvolvimiento de este servicio público y está facultado para establecer nuevos sistemas de transporte, para encomendar su operación a un organismo público descentralizado y para establecer las normas o bases conforme a las cuales debe efectuarse la prestación del servicio, he tenido bien a bien expedir el siguiente.

DECRETO:

Artículo 1o. Se instituye un organismo público descentralizado con personalidad jurídica y patrimonio propios, que se denominará "Sistema de Transporte Colectivo" y cuyo objetivo será la construcción, operación y explotación de un tren rápido con recorrido subterráneo y superficial, para el transporte colectivo en el D.F., principalmente en la ciudad de México.

Artículo 2do. El patrimonio de "Sistema de Transporte Colectivo" se constituirá con los inmuebles, numerario, muebles y demás bienes que le destine y entregue el D.D.F., así como los que el propio

organismo adquiera en un futuro.

Artículo 3o. "S.T.C." podrá utilizar las vías públicas y otros inmuebles cuyo uso le concede el D.D.F., ya sea en la superficie o en el subsuelo para sus instalaciones, servicios y actividades, acatando las disposiciones legales y reglamentarias a que está sujeto el régimen de dichos bienes.

Artículo 4to. La dirección y administración del "S.T.C." estarán a cargo de un consejo de administración que se integrará con los siguientes Consejeros Propietarios:

- a) El Jefe del D.D.F. quien tendrá el carácter de Presidente del Consejo.
- b) El Secretario de Hacienda y Crédito Público.
- c) El Secretario del Patrimonio Nacional.
- d) El Secretario de Comunicaciones y Transportes.
- e) Tres representantes que designe el Jefe del D.D.F.

Por cada Consejero Propietario deberá designarse un suplente.

El Jefe del D.D.F., en caso de empate tendrá voto de calidad.

Artículo 5to. Las actas de las juntas de Consejo se consignarán en un libro que autorice la Tesorería del D.D.F., y llevará la firma del Presidente del Consejo o de que las presida, y la del Secretario del mismo.

Artículo 6to. El Consejo de Administración tendrá las siguientes facultades:

- a) La gestión de los negocios de la institución a cuyo efecto podrá adquirir los bienes que sean necesarios para su objeto, enajenarlos

y grabarlos; efectuar los actos y celebrar los contratos o convenios que fueren necesarios, dada la naturaleza y objeto de la institución; dirigir los negocios de la misma, diciendo todo lo relativo a la adquisición, enajenación y administración de sus bienes.

b) Representar legalmente a la institución para lo cual tendrá todas las facultades de un apoderado general para pleitos y cobranzas, actos de administración y actos de dominio, en los términos del artículo 2834 del Código Civil, incluyendo no sólo las facultades generales sino también las especiales que requieran cláusula expresa conforme a la Ley, sin limitación alguna dentro de las cuales queden comprendidas enunciativa y no limitativamente todas las mencionadas en el artículo 2587 del mismo Código, las de promover juicios de amparo y desistirse de ellos, formular denuncias y querrelas de carácter penal, otorgar y suscribir títulos de crédito, aceptar conciliaciones y someterse al arbitraje en conflictos laborales, y las demás que conforme a cualquier Ley requieran poder o cláusula especial o expresa.

c) Otorgar poderes generales o especiales a las personas y con las facultades que estime conveniente, incluyendo la de sustituir el mandato.

d) Nombrar y remover al Secretario del Consejo.

e) Nombrar y remover al Director General y si lo estimare conveniente nombrar uno o más subdirectores, aceptar las renunciaciones que representan éstos y concederles licencias.

f) Designar las personas que deban firmar en nombre de la institución.

g) Expedir y reformar los reglamentos interiores de la institución.

h) Acordar la emisión de títulos de crédito en masa o en serie y designar a las personas que tengan poder general para suscribir y otorgar títulos de crédito en los términos del artículo 9o. de la Ley General de Títulos y operaciones de crédito.

i) Designar y remover libremente a los funcionarios y empleados de la institución.

j) Aprobar los presupuestos de ingresos y egresos oyendo previamente la opinión del D. D. F.

k) Delegar facultades en uno o varios de sus miembros o en el Director General; determinándolas en forma precisa para que se ejerzan en los negocios o lugares que se designen. No serán delegables las facultades del Consejo relativas al nombramiento de Secretario, Director General y Subdirectores, ni las de acordar la emisión de títulos de crédito.

l) En general, desempeñar todas las atribuciones que estén comprendidas en el objetivo de la institución y que no estén expresamente reservadas por la Ley al Gobierno Federal o al D. D. F.

Artículo 7o. El Presidente del Consejo de Administración podrá representar legalmente a la institución y firmar documentos en su nombre para lo cual tendrá por sí solo todas las facultades que se proveen en los incisos b y c del artículo 6to. para dicho Consejo.

Artículo 8o. Para ser Director General o Subdirector se requiere

ser ciudadano mexicano en el pleno ejercicio de sus derechos; tener reconocida rectitud, solvencia moral y capacidad, y no haber sido declarado en estado de quiebra o concurso ni haber sido condenado por delitos comunes o inhabilitado para el ejercicio del comercio.

Artículo 90. El Director General tendrá las siguientes facultades:

- a) Será el encargado de ejecutar las resoluciones del Consejo.
- b) Representará legalmente a la institución con todos los poderes de un mandatario general para gastos de administración y pleitos a cobranzas con todas las facultades generales y las especiales que requieren cláusula especial conforme a la Ley, en los términos de los dos primeros párrafos del artículo 2654 del Código Civil, y aquellos que de una manera expresa le asigne el Consejo en el poder que le otorgue.
- c) Administrará los negocios y bienes de la institución, celebrando los convenios y contratos y ejecutando los actos que requiera la marcha ordinaria de la institución.
- d) Se encargará del establecimiento y organización de las oficinas de la institución, proponiendo al Consejo los nombramientos y remociones de funcionarios y apoderados.
- e) Podrá asistir a las sesiones del Consejo con voz informativa y deberá ser citado para ellas.
- f) Nombrar, remover, conceder licencias y toda clase de autorizaciones administrativas, al personal de la institución, en la forma y términos aprobados por el Consejo.
- g) Preparar y someter al Consejo los presupuestos de ingresos y

egresos de la institución y las modificaciones que se hayan a los mismos y

h) Las demás que el Consejo le señale.

Artículo 10o. Las remuneraciones del Director General, subdirectores y demás personal de dirección, administración e inspección, serán fijadas en el presupuesto anual de la institución.

Artículo 11o. El personal de dirección, administración e inspección que tenga responsabilidad directa o indirecta en el manejo de: "S.T.C.", deberá caucionar debidamente su manejo, mediante fianza otorgada por institución de fianzas legalmente autorizada, por el monto que fije el Consejo de Administración.

Artículo 12o. Bajo la responsabilidad del Director General se formularán el balance general anual y los estados mensuales de contabilidad con sus anexos; se entregarán al Consejo de Administración y al D.D.F. dentro de los treinta días siguientes a la terminación de los periodos respectivos para su revisión y para la glosa de las cuentas, lo anterior sin perjuicio de las facultades que sobre la materia concede a la Secretaría del Patrimonio Nacional la Ley para el Control por parte del Gobierno Federal de los Organismos Descentralizados y empresas de participación estatal.

Artículo 13o. A los rendimientos líquidos que se obtengan se les dará la siguiente aplicación:

a) Se formarán reservas de previsión que no podrán exceder el 20%

de los rendimientos liquidados; y

b) Se destinarán las cantidades necesarias para la ampliación del servicio.

TRANSITORIOS:

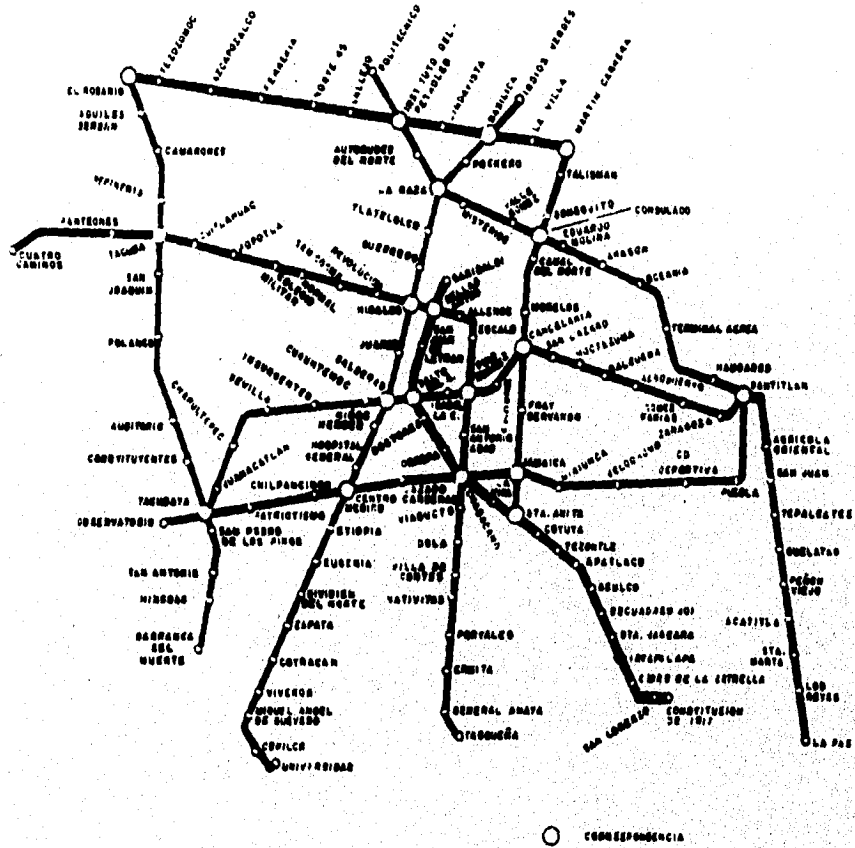
1o. Publíquese este decreto en el Diario Oficial de la Federación.

2o. El presente decreto entrará en vigor el día siguiente de la publicación ordenada en el artículo anterior.

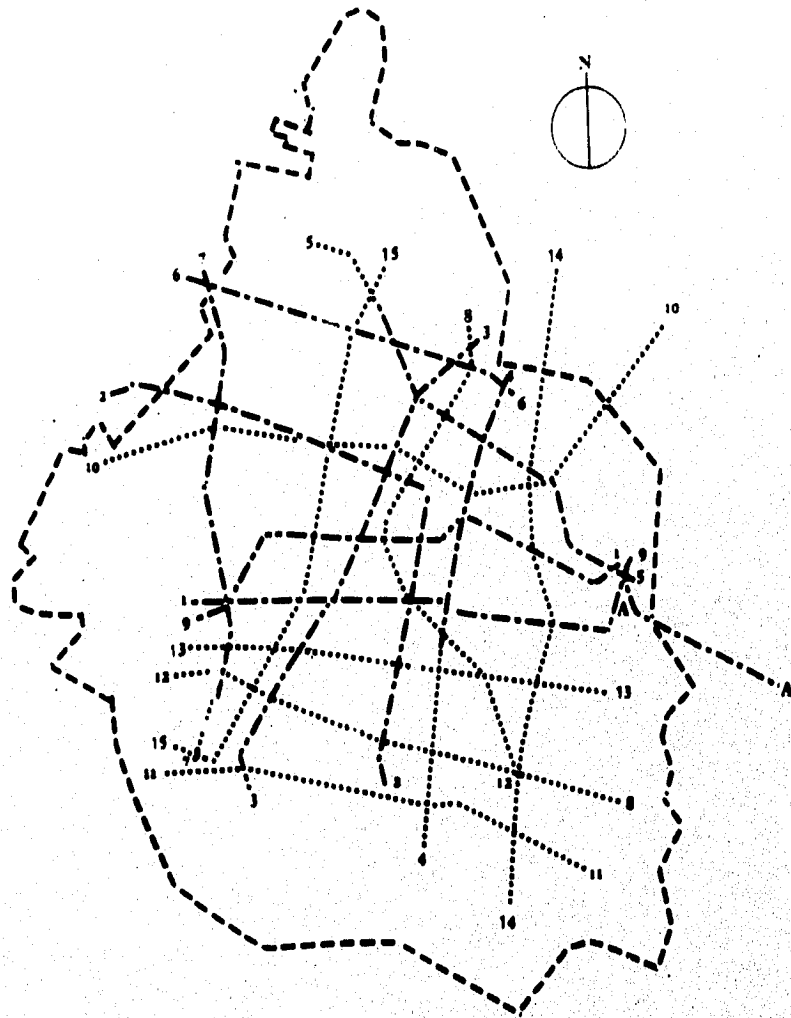
Dado en la residencia del Poder Ejecutivo en México, D.F., a los 19 días del mes de abril de 1967.- Gustavo Díaz Ordaz.-
RUBRICA.- El Jefe del D.D.F., Alfonso Corona del Rosal.- RUBRICA.-
El Secretario de Hacienda y Crédito Público, Antonio Ortiz Mena.-
RUBRICA.- El Subsecretario de Recursos no renovables de la Secretaría del Patrimonio Nacional, encargado del despacho, Manuel Franco López.- RUBRICA.- El Secretario de Comunicaciones y Transportes, José Antonio Padilla Segura.-

ANEXO No. 2.

RED ACTUAL DEL METRO



PLAN MAESTRO DEL S.T.C.
2010



PROGRAMA MAESTRO DEL METRO 1992-2010

CONCEPTO	LONGITUD KMS	INDICE %	LINEAS	ESTACIONES
Red actual 1991	153.00	46.2	9*	135
Próximas ampliaciones 1992-1996	40.00	11.6	2	
L. 8 (Ganbadi - Construcion 1917)	20.00	5.8		19
L. 10 (Guerrero - Cd. Asteca)	20.00	5.8		19
SUBTOTAL	198.00	57.8	11	173
Prorrogaciones 1997-2010	38.51	11.3		32
L. 10 Pte (Guerrero - Defensa Nacional)	7.05	2.1		7
L. 4 Sur (Santa Anita - Santa Ana)	9.22	2.6		7
L. 5 Nte (Politecnico - Tenavuca)	4.66	1.4		3
L. 6 Ote (Martin Carrera - Aragon)	7.10	2.1		6
L. 7 Sur (B. Muerto - E. Olímpico)	3.33	1.0		3
L. 3 Ganbadi-Indios Verdes	7.15	2.1		6
Nuevas líneas 1997-2010	105.64	30.9	5	92
L. 11 (Tehuacan - San Jerónimo)	18.71	5.5		16
L. 12 (O. del Conde - Santa Bárbara)	18.97	5.5		17
L. 13 (Alfonso XII - Teranuel)	17.62	5.1		15
L. 14 (Tomatlan - Xalostoc)	24.71	7.2		21
L. 15 (San Jerónimo - Linderavista)	25.63	7.5		23
1997-2010	144.15	42.2	5	124
TOTAL PROGRAMA MAESTRO	342.15	100.0	16	297

* Incluye línea "A"

ANEXO No. 3.
SISTEMA DE TRANSPORTE COLECTIVO (METRO)

FECHA	LINEA	ESTACIONES	TRAMO INAUGURADO	LONGITUD
5 SEP 69	1	16	ZARAGOZA-CHAPULTEPEC	12.660
11 ABR 70	1	1	CHAPULTEPEC-JUANACATLAN	1.046
1 AGO 70	2	11	TASQUEÑA-PINO SUAREZ	11.321
14 SEP 70	2	11	PINO SUAREZ-TACUBA	8.101
20 NOV 70	1	1	JUANACATLAN-TACUBAYA	1.140
20 NOV 70	3	7	TLATELOLCO-HOSPITAL GENERAL	5.441
10 JUN 72	1	1	TACUBAYA-OBSERVATORIO	1.705
25 AGO 78	3	1	TLATELOLCO-LA RAZA	1.386
1 DIC 79	3	3	LA RAZA-INDIOS VERDES	4.901
7 JUN 80	3	1	HOSPITAL GENERAL-CENTRO MEDICO	0.823
25 AGO 80	3	4	CENTRO MEDICO-ZAPATA	4.504
29 AGO 81	4	7	MARTIN CARRERA-CANDELARIA	7.499
19 DIC 81	5	7	CONSULADO-PANTITLAN	9.154
26 MAY 82	4	3	CANDELARIA-SANTA ANITA	3.248
1 JUL 82	5	3	LA RAZA-CONSULADO	3.088
30 AGO 82	5	3	LA RAZA-POLITECNICO	3.433
30 AGO 83	3	5	ZAPATA-UNIVERSIDAD	6.551
21 DIC 83	6	7	EL ROSARIO-I. DEL PETROLEO	9.264
22 AGO 84	1	1	ZARAGOZA-PANTITLAN	2.277
22 AGO 84	2	2	TACUBA-4 CAMINOS	4.009
20 DIC 84	7	4	TACUBA-AUDITORIO	5.424
23 AGO 85	7	2	AUDITORIO-TACUBAYA	2.730
19 DIC 85	7	4	TACUBAYA-B. DEL MUERTO	5.040
8 JUL 86	6	4	I. DEL PETROLEO-MARTIN CARRERA	4.683
			VIAS AUXILIARES (0)	0.569
26 AGO 87	9	9	PANTITLAN-CENTRO MEDICO	11.500
29 AGO 88	9	3	CENTRO MEDICO-TACUBAYA	3.800
29 NOV 88	7	4	TACUBA-EL ROSARIO	5.700
12 AGO 91	A	10	PANTITLAN-LA PAZ	17.000
20 JUL 94	8	19	GARIBALDI-CONSTITUCION DE 1917	20.05

GERENCIA DE VIGILANCIA

CONSIGNAS A QUE DEBERAN SUJETARSE LOS ELEMENTOS DEL CUERPO DE
VIGILANCIA DEL S.T.C. METRO

GENERALES DEL PERSONAL

- 1.- EL PERSONAL DE VIGILANCIA SE PRESENTARÁ A SU SERVICIO A LA -
HORA, EN EL LUGAR QUE LES DESIGNE EL DEPARTAMENTO DE VIGILAN
CIA DE SU ADSCRIPCIÓN A TRAVÉS DE SU COORDINADOR.
- 2.- SE REPORTARÁ A S.C.V. AL LLEGAR A SU AREA DE TRABAJO, ASÍ -
COMO AL RETIRARSE.
- 3.- EL PERSONAL QUE MONTA SERVICIO, SE PRESENTARÁ DEBIDAMENTE UNI
FORMADO, ASEADO CON EL CORTE DE PELO ADECUADO, EQUIPADO CON -
LLAVE DE TREN, SILBATO Y GAFETE.
- 4.- DEBERÁ CUMPLIR CON LAS CONSIGNAS ESTABLECIDAS E INSTRUCCIONES
ESPECIALES.
- 5.- DISPONDRÁ DE TREINTA MINUTOS PARA TOMAR SUS ALIMENTOS DE ACUER
DO AL ROL ESTABLECIDO.
- 6.- CUMPLIR Y HACER CUMPLIR LA ORDENANZA EMITIDA POR LA H. ASAM
BLEA DE REPRESENTANTES DEL D.F., ASÍ COMO LA REGLAMENTACIÓN
PARA USUARIOS DENTRO DEL S.T.C. METRO.
- 7.- DEBERÁ PORTAR EL DIRECTORIO TELEFÓNICO ACTUALIZADO DE LA GE
RENCIA DE VIGILANCIA Y ÁREAS RELACIONADAS CON SUS FUNCIONES.
- 8.- DEBERÁ CONOCER INTEGRALMENTE SU AREA DE TRABAJO QUE LE SEA -
ASIGNADA.

- 9.- COORDINARÁ SUS ACTIVIDADES CON EL PERSONAL DE OTRAS AREAS - QUE PARTICIPEN EN EL FUNCIONAMIENTO DE LA INSTALACIÓN.
- 10.- ESTARÁ OBLIGADO A TOMAR LOS CURSOS DE CAPACITACIÓN PROGRAMADOS.
- 11.- REPORTARA EN FORMA INMEDIATA A CENTRAL DE VIGILANCIA (S.C.- V.), LOS INCIDENTES QUE SE PRESENTE DURANTE SU SERVICIO.
- 12.- NO DEBERÁ ABANDONAR SU AREA DE SERVICIO CUANDO SE PRESENTE - ALGÚN INCIDENTE, SIN QUE LO HAYA RESUELTO O ENTREGADO POR -- CONSIGNA A SU RELEVO, SALVO CUMPLIMIENTO DE ORDEN SUPERIOR.
- 13.- ESTARA SUJETO A LOS CAMBIOS DE DESCANSOS Y TURNOS QUE SE LE ASIGNEN POR NECESIDADES DEL SERVICIO.
- 14.- RENDIRÁ NOVEDADES A LOS MANDOS Y FUNCIONARIOS DEL SISTEMA - EN EL MOMENTO QUE SE PRESENTE A SU AREA DE TRABAJO.
- 15.- NO DEBERÁ HACER DECLARACIONES A PERSONAL AJENO AL SISTEMA, - DEBIENDO CANALIZARLO DE LA MANERA MÁS ATENTA A LA OFICINA DE RELACIONES PÚBLICAS.
- 16.- EL RESPONSABLE DEL AREA, ORGANIZARÁ AL PERSONAL DE ACUERDO - AL SERVICIO NORMAL O A LA SITUACIÓN QUE SE PRESENTE PARA EVI TAR DUPLICIDAD DE FUNCIONES.
- 17.- DEBERÁ TRATAR CON EL DEBIDO RESPETO A LOS USUARIOS, TRABAJA- DORES DEL SISTEMA Y COMPAÑÍAS CONTRATADAS.
- 18.- DEBERÁ EN EL CUMPLIMIENTO DE SUS FUNCIONES, MANIFESTARSE CON CARÁCTER, HABILIDAD, CALMA Y CONTROL DE SI MISMO.
- 19.- NO DEBE PRESENTARSE A SU SERVICIO CON ALIENTO ALCOHÓLICO, - - TAMPOCO INGERIR BEBIDAS EMBRIAGANTE O ENERVANTES, REALIZAR - ACTIVIDADES COMO; ESCUCHAR RADIO, T.V., JUEGOS DE AZAR O SA-

LÓN, ABUSOS DEL TELÉFONO, DISTRAERSE, ASUMIR ACTITUDES IMPROPIAS A LAS FUNCIONES ENCOMENDADAS, QUE DEMERITEN LA IMAGEN - DEL CUERPO,

- 20.- EN SUS RECORRIDOS CONSTANTES, SI DETECTA ALGÚN OBJETO SOSPECHOSO O RARO, NO CAUSAR ALARMA, NO TOCARLO Y DAR AVISO DE INMEDIATO A LA SUPERIORIDAD Y A C.V,
- 21.- DEBERÁ CONOCER LA TÉCNICA METRO, PRIMEROS AUXILIOS, DEFENSA PERSONAL.
- 22.- NO DEBERÁ HACER GRUPOS PARA PLATICAR.

PARA EL PERSONAL DE SERVICIO EN ESTACIONES

- 1.- AL INICIO DE SU SERVICIO ESTABLECERÁ CONTACTO CON EL PERSONAL DEL S.T.C. Y P.A. QUE LABORE EN LA ESTACIÓN.
- 2.- MANTENER EL ORDEN DENTRO DE LA ESTACIÓN.
- 3.- DAR CUMPLIMIENTO A LAS CONSIGNAS ESTABLECIDAS EN CIRCULARES E INSTRUCTIVOS DEL S.T.C.
- 4.- PROPORCIONAR INFORMACIÓN, ORIENTACIÓN Y AUXILIO AL PÚBLICO USUARIO.
- 5.- EFECTUARÁ RONDINES CONSTANTES, EN LA ESTACIÓN DONDE SE ENCUENTRE DE SERVICIO, LA CUAL DEBERÁ CONOCER TOTALMENTE CON EL FIN DE SOLUCIONAR CON MAYOR PRONTITUD LOS INCIDENTES -- QUE SE PRESENTEN.
- 6.- DEBERÁ CONOCER Y HACER CUMPLIR LA ORDENANZA EMITIDA POR LA H. II ASAMBLEA DE REPRESENTANTES DEL D.F. Y LAS NORMAS QUE REGLAMENTEN EL FUNCIONAMIENTO DEL TREN SUBTERRÁNEO (METRO) DEL SISTEMA DE TRANSPORTE COLECTIVO, EN RELACIÓN CON LOS USUARIOS.

- 7.- DEBERÁ CONOCER Y CUMPLIR LO PRESCRITO EN EL REGLAMENTO Y MANUAL DEL VIGILANTE.
- 8.- DEBERÁ AJUSTARSE A LO ESTABLECIDO EN LAS NORMAS PARA EL USO DE LA PUERTA DE CORTESÍA.
- 9.- ESTARÁ ATENTO AL VOCEO DEL EQUIPO DE SONORIZACIÓN GENERAL DE LA RED, PARA ACUDIR DE INMEDIATO EN CASO DE QUE SE SOLICITE SU APOYO.
- 10.- SE COORDINARÁ CON EL PERSONAL DE ESTACIONES, TAQUILLAS Y P.A. PARA ATENDER LOS INCIDENTES QUE SE PRESENTEN.
- 11.- APOYARÁ AL PERSONAL DE LA SECRETARÍA DE PROTECCIÓN Y VIALIDAD, PROCURADURÍA GENERAL DE JUSTICIA DEL D.F., DIRECCIÓN GENERAL DE PROTECCIÓN CIVIL DEL D.F., DIRECCIÓN GENERAL DE OPERACIÓN HIDRÁULICA, CUANDO SE PRESENTEN A LA SOLUCIÓN DE INCIDENTES.
- 12.- DEBERÁ INFORMAR DE INMEDIATO A CENTRAL DE VIGILANCIA LOS INCIDENTES QUE OCURRAN EN SU ESTACIÓN.
- 13.- NO PERMITIRÁ EL ACCESO A LA ESTACIÓN A VENEDORES, PORDIOSEROS, INVIDENTES, A PERSONAS EN ESTADO DE EBRIEDAD O BAJO EL INFLUJO DE DROGAS, QUE PORTEN BULTOS VOLUMINOSOS DE MÁS DE 50 CMS. O CUALQUIER OTRO OBJETO O MATERIAL LÍQUIDO O SÓLIDO QUE PONGA EN PELIGRO LA SEGURIDAD DE LAS INSTALACIONES.
- 14.- DEBE MANTENERSE ATENTO A CUALQUIER TAQUILLA PRÓXIMA A SU UBICACIÓN, CUBÍCULOS O LOCALES ABIERTOS, COORDINÁNDOSE PARA TAL EFECTO CON EL JEFE DE ESTACIÓN O POLICÍA AUXILIAR.
- 15.- QUE TODOS LOS USUARIOS INTRODUZCAN SU BOLETO EN LOS TORNILLETES Y UTILICEN ADECUADAMENTE LAS INSTALACIONES.

- 16.- CUANDO LOS TORNQUETES SE ENCUENTREN FUERA DE SERVICIO DEBE DAR AVISO A S.C.V. Y EN COORDINACIÓN CON EL JEFE DE ESTACIÓN, Y CON PREVIA AUTORIZACIÓN SE PROCEDERÁ A REALIZAR LA RECOLECCIÓN MANUAL, QUE EL PROPIO USUARIO DESTRUYA EL BOLETO Y LO DEPOSITE EN UNA BOLSA.
- 17.- CUANDO SE ASEGURE A UN USUARIO, DEBERÁ REALIZARLO CON TODAS LAS MEDIDAS DE PREVENCIÓN, APLICANDO LA TÉCNICA DE REGISTRO SIN CAER EN LOS ABUSOS, DANDO AVISO A S.C.V., PARA SOLICITAR EL APOYO CORRESPONDIENTE.
- 18.- EN LA REMISIÓN DE CUALQUIER INFRACTOR ES NECESARIO LLENAR EL FORMATO CORRESPONDIENTE, CON PREVIO AVISO A C.V.
- 19.- CUANDO SE PRESENTE PERSONAL AUTORIZADO POR EL SISTEMA PARA REALIZAR LA RECOLECCIÓN DE BOLETOS, ENTREGA O RETIRO DE ALGÚN BIEN PROPIEDAD DEL S.T.C., ES NECESARIO RECABAR LA INFORMACIÓN DEL ORIGEN Y DESTINO, QUIEN AUTORIZO Y COMUNICAR A C.V.
- 20.- CUANDO PERSONAL IDENTIFICADO DEL S.T.C. REALICE CUALQUIER REPARACIÓN ES NECESARIO RECABAR EL AREA, NOMBRE Y DAR AVISO A C.V.
- 21.- EN CUALQUIER INCIDENTE QUE SE PRESENTE INTERRUMPA O NO EL SERVICIO, APOYARÁ EL O LOS VIGILANTES AL COORDINADOR DEL INCIDENTE DE QUE SE TRATE.
- 22.- ES NECESARIO QUE EN SUS RECORRIDOS SE REALICE UN REPORTE DEL ESTADO FÍSICO EN QUE ESTÁ UBICADO EL EQUIPO CONTRA-INCENDIO, INFORMANDO A LA SUPERIORIDAD Y RELEVO.
- 23.- ES NECESARIO QUE EL VIGILANTE EN ANDEN ESTE ATENTO, EN CONSTANTE MOVIMIENTO, APOYANDO LAS MANIOBRAS, CIERRE DE PUERTA Y AL PÚBLICO USUARIO QUE LO REQUIERA.

24.- NO PERMITIR EN LOS ANDENES QUE LOS USUARIOS REBASAN LA FRANJA O LÍNEA DE SEGURIDAD, QUE NO ARROJEN OBJETOS A VÍAS, QUE PERMITAN EL CIERRE DE PUERTAS Y REARMAR LAS PALANCAS DE EMERGENCIA.

PARA EL PERSONAL EN LOCALES TECNICOS, TALLERES Y LABORATORIOS.

- 1.- EL COORDINADOR DEL AREA SERÁ RESPONSABLE ANTE EL JEFE DEL DEPARTAMENTO, DE LOS INCIDENTES QUE SE PRESENTEN,
- 2.- DEBERÁ SOLICITAR LA IDENTIFICACIÓN ACTUALIZADA EN LOS ACCESOS DEL PERSONAL PARA INGRESAR A LAS INSTALACIONES,
- 3.- DEBERÁ EFECTUAR REVISIÓN DE LOS VEHÍCULOS A LA ENTRADA Y SALIDA DE CAJUELA, COFRE E INTERIOR, DEBIENDO LLEVAR EL REGISTRO.
- 4.- DEBE REVISAR PORTAFOLIOS, MALETAS O PAQUETES QUE PORTE EL PERSONAL QUE INGRESE O SALGA DE LAS INSTALACIONES.
- 5.- DEBE REGISTRAR EN BITACORA A LOS PROVEEDORES, VISITANTES A LAS INSTALACIONES CON PREVIA IDENTIFICACIÓN Y LIBRANZA ASÍ COMO COORDINACIÓN CON EL AREA DE VISITA.
- 6.- DEBE LLEVAR EL REGISTRO Y CONTROL DEL PERSONAL Y COMPAÑÍAS CONTRATADAS POR EL SISTEMA, PREVIA IDENTIFICACIÓN Y LIBRANZA ASÍ COMO COORDINACIÓN CON EL AREA DE TRABAJO.
- 7.- DEBERÁ LLEVAR REGISTRO DE LAS VISITAS EN GRUPO, LAS QUE DEBEN PRESENTAR AUTORIZACIÓN DE RELACIONES PÚBLICAS, MISMA QUE SEÑALE LA FECHA, HORA, EL AREA POR VISITAR Y EL NOMBRE DE LA PERSONA QUE LOS ATENDERÁ DURANTE SU VISITA.
- 8.- DEBERÁ LLEVAR UNA BITÁCORA DEL CONTROL DE LOS VEHÍCULOS QUE ENTRAN Y SALGAN DE LAS INSTALACIONES, ASÍ COMO DE LOS CONDUCTORES.

- 9.- DEBERÁ REGISTRAR EN BITÁCORA A LOS PROVEEDORES QUE INGRESEN A LAS INSTALACIONES, HORARIO, LA COMPAÑÍA QUE REPRESENTA, - SI SURTE MATERIAL LAS CARACTERÍSTICAS, EN QUE VEHÍCULO, -- ÁREA Y PERSONA QUE LE RECIBE.
- 10.- CONTROL DE LAS SALIDAS DE MATERIAL, HERRAMIENTAS, CON LA -- AUTORIZACIÓN FIRMADA POR EL RESPONSABLE DEL AREA, ANOTANDO EL USO Y DESTINO DEL BIEN.
- 11.- REALIZARÁN RECORRIDOS CONSTANTES EN COORDINACIÓN CON LA POLICÍA AUXILIAR, DANDO PREFERENCIA A LOS LUGARES DE RIESGO - ASÍ COMO DEL INTERIOR Y EXTERIOR DE LAS INSTALACIONES.
- 12.- ANOTARÁ LA ENTRADA Y SALIDA DE TRENES, NO. DE MOTRIZ, HORARIO, ORIGEN Y DESTINO, ESTADO FÍSICO, EN COORDINACIÓN CON - EL PERSONAL QUE REALIZA DICHA LABOR.
- 13.- DEBERÁ VIGILAR EL BUEN USO DE LAS INSTALACIONES, PRINCIPALMENTE LAS ÁREAS RESTRINGIDAS, EVITANDO ENCENDER FOSFOROS, - FUMEN O JUEGUE EL PERSONAL EN GENERAL.

**PARA EL PERSONAL DE SERVICIOS EN EDIFICIOS TECNICOS
Y ADMINISTRATIVOS.**

- 1.- EL COORDINADOR DEL AREA SERÁ EL RESPONSABLE ANTE LA SUPERIORIDAD DE LOS INCIDENTES QUE SE PRESENTEN.
- 2.- LOS ENCARGADOS DE CADA TURNO DEBERÁN DE PRESENTARSE 15 MINUTOS ANTES DE SU HORARIO, PARA DARLE SEGUIMIENTO A LAS CONSIGNAS RECIBIDAS Y ENTREGADAS.
- 3.- LOS ENCARGADOS DE CADA TURNO REVISARÁN QUE LAS UNIDADES ESTÉN EN CONDICIONES PARA LOS SERVICIOS QUE SE REQUIERAN.
- 4.- DEBERÁN ELABORAR EN SU TURNO LOS PARTES, REPORTES ADMINIS--

TRATIVOS CORRESPONDIENTES, EN COORDINACIÓN CON SU JEFE INMEDIATO.

- 5.- DEBERÁN IDENTIFICAR CON SU CREDENCIAL ACTUALIZADA AL PERSONAL DEL SISTEMA, AL INGRESAR A LAS INSTALACIONES, PREVIA REVISIÓN DE PORTAFOLIOS.
- 6.- PARA LAS VISITAS EN FORMA INDIVIDUAL A LAS INSTALACIONES SE RÁ PREVIA IDENTIFICACIÓN, REGISTRÁNDOLO EN BITÁCORA DE LA - CASETA PRINCIPAL, ASIGNÁNDOLE UN GAFETE QUE PORTARA VISIBLE MENTE COMO VISITANTE, DEVOLVIÉNDOLO AL TÉRMINO DE LA MISMA.
- 7.- DEBE EXISTIR OFICIO PREVIO PARA LAS VISITAS COLECTIVAS, - SIENDO ACOMPAÑADOS POR PERSONAL DE RELACIONES PÚBLICAS, AL INICIO, DURANTE Y AL TÉRMINO DEL RECORRIDO.
- 8.- NO SE LES PERMITIRA EL INGRESO A LAS INSTALACIONES A LAS VISITAS A FUNCIONARIOS, CON PREVIA IDENTIFICACIÓN Y AUTORIZACIÓN DE LA PERSONA QUE VISITA, CON EL REGISTRO Y GAFETE.
- 9.- PARA PROVEEDORES Y OTRAS VISITAS SE APLICARÁ EL MISMO CRITERIO DE REGISTRO Y GAFETE.
- 10.- SE DEBERÁ LLEVAR EL CONTROL Y REGISTRO DE LAS COMPAÑÍAS Y PERSONAL CONTRATADOS PARA REALIZAR CUALQUIER OBRA, LIMPIEZA CON PREVIA LIBRANZA Y AUTORIZACIÓN CORRESPONDIENTE.
- 11.- EN LOS EDIFICIOS TÉCNICOS (PCC I, PCC II,) A TODAS LAS VISITAS INDIVIDUALES Y EN GRUPO, SERÁN ANUNCIADOS VÍA TELEFÓNICA CON LA PERSONA QUE AUTORIZARA SU ACCESO, PREVIO REGISTRO NUEVAMENTE EN BITÁCORA.
- 12.- CONTROL DE VEHÍCULOS AL INGRESAR AL ESTACIONAMIENTO, SERÁ - PREVIA IDENTIFICACIÓN DEL CONDUCTOR, SOLICITANDO ADEMÁS - MUESTRE LA AUTORIZACIÓN DE ACCESO DEL VEHÍCULO, EFECTUANDO LA REVISIÓN DEL VEHÍCULO EN EL INTERIOR Y CAJUELA.

- 13.- NO SE PERMITIRÁ EL ESTACIONAMIENTO EN LA MACROPLAZA, SALVO UNA URGENCIA Y QUE ESTE CUSTODIADA LA UNIDAD POR PERSONAL DE VIGILANCIA O POLICÍA AUXILIAR.
- 14.- SE REALIZARÁN RONDINES CONSTANTES EN COORDINACIÓN CON LA -- POLICÍA AUXILIAR PRINCIPALMENTE EN EL PCC I, PCC II, EDIFICIOS ADMINISTRATIVOS Y EN LA PARTE INTERIOR Y EXTERIOR, RES PETANDO LA UBICACIÓN PREVIA DEL PERSONAL, LLEVANDO LA CÉDU LA PARA CADA EDIFICIO.

PARA EL PERSONAL DE SERVICIO EN CENTRAL DE VIGILANCIA

- 1.- EL COORDINADOR DEL AREA ES EL RESPONSABLE ANTE LA SUPERIORI DAD DEL FUNCIONAMIENTO DEL PERSONAL EN LA CENTRAL DE VIGI-- LANCIA.
- 2.- DEBERÁ EL ENCARGADO DE CADA TURNO PRESENTARSE 15 MINUTOS AN TES DE SU SERVICIO, PARA CONTINUAR CON LAS ACTIVIDADES Y -- CONSIGNAS DEL TURNO ENTRANTE Y SALIENTE.
- 3.- EL ENCARGADO DE CADA TURNO ES RESPONSABLE DE LOS BIENES, -- ASÍ COMO DEL FUNCIONAMIENTO DE LOS EQUIPOS DE COMUNICACIÓN, VIDEO-VIGILANCIA, VEHÍCULOS Y DEMÁS BIENES.
- 4.- DEBERÁ EL ENCARGADO DE TURNO REVISAR LA ENTRADA Y SALIDA, -- PRESENCIA Y CONDUCTA DEL PERSONAL.
- 5.- SERÁ OBLIGACIÓN DE CADA TURNO ELABORAR LAS TARJETAS INFORMA TIVAS CONSECUTIVAS EN BITÁCORA DE LOS INCIDENTES E INFORMES ESPECIALES A LA SUPERIORIDAD.
- 6.- DEBEN CONOCER EL USO DE LOS DIRECTORIOS INTERNOS Y EXTERNOS, LOS MEDIOS DE COMUNICACIÓN MATRA, RADIO WT, RED INTERNA, -- SCANNER, MONITOREO Y DEMÁS SISTEMAS DE LA CENTRAL.

- 7.- DEBERÁN TENER CAPACIDAD, IMPARCIALIDAD, DISCRECIÓN Y PARA - AUXILIAR EN LAS LLAMADAS RECIBIDAS DE LOS INCIDENTES, CANALIZANDO EL APOYO PARA LA SOLUCIÓN INMEDIATA.
- 8.- TRANSMITIRAN LAS ÓRDENES EMANADAS DE LA SUPERIORIDAD. EN CA SO DE PRESENTARSE UN INCIDENTE QUE INTERRUMPA O NO EL SERVI CIO, TRATARÁ DE LOCALIZAR, AL GERENTE, SI NO FUESE POSIBLE AL SUB-GERENTE O A LOS JEFES DE DEPARTAMENTO "A", "B", "C", -SER VICIOS EXTERNOS O APOYO ADMINISTRATIVO, PARA QUE SE HAGAN - CARGO, PRESENTÁNDOSE EN EL LUGAR DEL INCIDENTE.
- 9.- DEBERÁN LOS CAPTURISTAS DE DATOS IMPRIMIR LA INFORMACIÓN, - RESPETANDO EL ORDEN, REVISÁNDOLA CONJUNTAMENTE CON EL ENCAR GADO DE TURNO, PARA LA INTEGRACIÓN DE LOS PARTES QUE SE - - ENVÍAN A LOS FUNCIONARIOS.
- 10.- INFORMARÁN DE INMEDIATO A LA SUPERIORIDAD DE LOS INCIDENTES MÁS RELEVANTES PARA UNA PRONTA SOLUCIÓN.
- 11.- DEBERÁ EL ARCHIVISTA RECIBIR, ELABORAR OFICIOS Y REPORTES - PARA LAS AREAS ADMINISTRATIVAS, MANTENIENDO ORDENADA Y CLA SIFICADA TODA LA DOCUMENTACIÓN.
- 12.- DEBERÁ EL ARCHIVISTA REALIZAR CON FRECUENCIA EL RECUENTO FÍ SICO DEL MATERIAL DE ACTIVO FIJO Y DE CONSUMO.
- 13.- DEBE REALIZAR EL PERSONAL DE ESTADÍSTICA LA CLASIFICACIÓN DE LOS INCIDENTES PARA LOS INFORMES SEMANALES, QUINCENALES, MEN SUALES, SEMESTRALES Y ANUALES.
- 14.- REALIZARÁ EL PERSONAL DE ESTADÍSTICA, PLANOS, DIBUJOS, GRA FICAS QUE SE REQUIERAN.

PERSONAL DE SERVICIO DE INDICADORES

- 1.- SERÁN COORDINADOS POR CENTRAL DE VIGILANTE, PARA MÍTINES O EVENTOS QUE AFECTEN A LAS INSTALACIONES DEL S.T.C., Y PONGAN EN RIESGO EL SERVICIO.
- 2.- PORTARÁ BAJO SU CARGO UN RADIO WT, PARA TRANSMITIR POR CLAVE CON PRONTITUD, VERACIDAD, EN COORDINACIÓN CON OTRAS DEPENDENCIAS.
- 3.- DEBE RECABAR TODA INFORMACIÓN DE LAS ORGANIZACIONES, LIDERES NO DE PERSONAS, CONTINGENTES, MANTAS, VOLANTES, ESTADO DE ANIMO DE LAS MANIFESTACIONES, EL MOTIVO DE SUS PETICIONES.

PERSONAL DE SERVICIO EN CUSTODIA DE VALORES.

- 1.- ES NECESARIO QUE EXISTA UN COORDINADOR DEL SERVICIO MISMO -- QUE ASIGNARA LAS FUNCIONES AL PERSONAL COMISIONADO.
- 2.- DEBERÁ CONOCER EL PERSONAL EL MANEJO DE ARMAS DE FUEGO, DEFENSA PERSONAL, CONDUCCIÓN DE VEHÍCULOS Y TRANSMISIÓN EN RADIO WT.
- 3.- DEBE SER DISCRETO Y ASUMIR CON RESPONSABILIDAD LA COMISIÓN ASIGNADA.
- 4.- AL TÉRMINO DE LA COMISIÓN DEBERÁ TENER LOS DATOS DEL ORIGEN Y DESTINO DE LOS VALORES.

PERSONAL DE SERVICIO EN ESCOLTA DE FUNCIONARIOS

- 1.- ES NECESARIO QUE EXISTA UN COORDINADOR DEL SERVICIO, MISMO QUE SE ENCARGARÁ DE ASIGNAR LAS FUNCIONES AL PERSONAL COMISIONADO.
- 2.- DEBERÁ SER PERSONAL PREPARADO FÍSICA E INTELECTUALMENTE EL QUE CONDUZCA EL VEHÍCULO, CONOZCA LA CIUDAD, RESPETUOSO Y DISCRETO.
- 3.- DE PREFERENCIA DEBERÁ SER APOYADO CON EQUIPOS DE TRANSPORTE, SIN LOGOTIPO, MEDIOS DE COMUNICACIÓN, MISMOS QUE TENDRÁ BAJO SU RESPONSABILIDAD Y BUEN USO.

PARA EL PERSONAL DE SERVICIO EN LOS GRUPOS DE APOYO.

- 1.- EL ENCARGADO ES EL RESPONSABLE ANTE LA SUPERIORIDAD DEL DESEMPEÑO Y DISTRIBUCIÓN DE SU PERSONAL ASIGNADO.
- 2.- EL PERSONAL QUE REALICE OPERATIVOS QUE SE IMPLEMENTEN PREVIAMENTE EN LA RED PRINCIPALMENTE PARA CONTRARESTAR LOS -- VENDEDORES Y DEMÁS SITUACIONES QUE PONGAN EN RIESGO LA SEGURIDAD DEL USUARIOS E INSTALACIONES.
- 3.- EL RESPONSABLE Y SUS ELEMENTOS, SIEMPRE DEBEN ESTAR EN COORDINACIÓN CON LA SUPERIORIDAD, COORDINADOR DE LÍNEA, EVITANDO AL MÁXIMO LA PROVOCACIÓN, PREPOTENCIA Y ABUSO EN SUS FUNCIONES ENCOMENDADAS.



BIBLIOGRAFIA:

Alonso, Martín. Ciencia del lenguaje y arte del estilo. España. Edit. Aguilar, 1982.

Baena Paz, Guillermina. Instrumentos de investigación. México, Editores Unidos Mexicanos, 1986.

Blain, Guy y otros. The Montréal Métro. Montreal. Edit. Montreal Urban Community, 1976.

Bosch García, Carlos. La técnica de investigación documental. México, UNAM, 1982.

Calvo, Manuel. Civilización tecnológica e información. España, Edit. Mitre, 1982.

Cople, Neale. Un nuevo concepto de periodismo: Reportajes interpretativos. México, Edit. Pax-México, 1968.

Cudahy, J. Brian. Under the sidewalks of New York. Brattleboro Vermont. U.S.A., Series Shortline, 1979.

Cuenca, Humberto. Imagen literaria del periodismo. Venezuela, Edit. Cultura, 1961.

Cheape, Charles. Moving the masses (Urban public transit in New York, Boston and Philadelphia 1880-1912). U.S.A., Harvard University Press, 1980.

Del Río Reynaga, Julio. Periodismo Interpretativo (El reportaje). México, Edit. Trillas, 1994.

Del Río Reynaga, Julio. Reflexiones sobre periodismo, medios y enseñanza de la comunicación. México, UNAM, 1993.

Fagoaga, Concha. Periodismo interpretativo. España, Edit. Mitre, 1982.

Fishler, Stanley I. Moving millions (An inside look at mass transit). New York, U.S.A., Edit. Harper and Row, 1979.

González Reyna, Susana. Periodismo de opinión y discurso. México, Edit. Trillas, 1991.

Gujardo, Horacio. Elementos de periodismo. México, Promociones Editorial, 1982.

Hollingsworth, J.B. The history of american railroads. New York, U.S.A., Edit. Exeter Books, 1983.

Leñero, Vicente y Carlos Marín. Manual de periodismo. México, Edit. Grijalbo, 1986.

Martín Vivaldi, Gonzalo. Géneros Periodísticos. Madrid, Edit. Paraninfo, 1973.

Pardinas, Felipe. Metodología y técnicas de investigación en ciencias sociales. México, Siglo XXI editora, 1977.

Rojas Avendaño, Mario. El reportaje moderno (Antología). México, Edit. UNAM (Facultad de Ciencias Políticas y Sociales), 1976.

Simpson, Máximo. "Reportaje, objetividad y crítica social (el presente como historia) en los medios de comunicación". Revista Mexicana de la F. C. P. y S. Nos. 86 y 87. Año 23. UNAM. México, 1981.

Uribe, Hernán. "Apuntes sobre una investigación y fuente en el reportaje". Cuadernos del Centro de Estudios de la Comunicación No. 7. México, UNAM, 1984.

HEMEROGRAFIA:

PERIODICOS:

Anón. "Deberá ampliar el Metro sus líneas y capacidad, afirma Ferrando Bravo". El Universal. México, 5 de septiembre de 1990. p. 13. Año LXXIV.

Anón. "Factor fundamental para el desarrollo. Reconocimiento del PRI -D.F. a los trabajadores del Metro". Excélsior. México, 5 de septiembre de 1989. p. 25A. Año LXXIII. No. 26 379.

Anón. "Ha transportado el Metro a 14 000 millones de pasajeros en 18 años". El Universal. México, 5 de septiembre de 1987 p. 8. Año LXXI. No. 25 581.

Anón. "Ya está lista la línea dos del Metro, de la Tasqueña a Tacuba". El Universal. México, 5 de septiembre de 1970. pp. 1, 14. Año LIV. No. 19 462.

Arroyo, Francisco. "En '93 iniciarán las obras del tren elevado del Toreo de Cuatro Caminos a Tlalnepantla". El Universal. México, 5 de septiembre de 1992. p. 21. Año LXXVI. No. 27 382.

Camargo, Jorge. "Recomiendan assembleístas al DDF canalizar mayor presupuesto para mejorar la seguridad en el Metro". El Universal. México, 6 de septiembre de 1992. p. 24. Año LXXVI. No. 27 383.

Herrera, Joaquín. "El Metro continuará creciendo; es espina dorsal del transporte: Camacho Solís". Excélsior. México, 5 de septiembre de 1991. pp. 4A, 20A. Año LXXV. No. 27 099.

Herrera, Joaquín. "Líneas 4, 6 y 7 del Metro, amplían sus líneas de operación de 5:00 a 0:30 horas". Excélsior. México, 14 de agosto de 1995. pp. 5A, 29A. Año LXXIX. No. 28 518.

Marín, Nidia. "Creció el Metro 42% en esta administración: Ferrando Bravo". Excélsior. México, 5 de septiembre de 1987. pp. 4A, 21A. Año LXXVII.

Marín, Nidia. "Cumplió el Metro su XXIII Aniversario". Excélsior. México, 5 de septiembre de 1992. pp. 4A, 36A. Año LXXVI. No. 27 460.

Marín, Nidia. "Estudian ampliaciones de líneas del Metro". Excélsior. México, 5 de septiembre de 1986. pp. 4A, 28A. Año LXX. No. 25 298.

Martínez, Irma Rosa. "Ineludible que el STC llegue al Estado de México". El Universal. México, 5 de septiembre de 1988. pp. 1A, 13A. Año LXXII. No. 25 942.

Mondragón, Sergio y Lorenzo León. "Una solución el circuito interior". El Universal. México, 5 de septiembre de 1975. pp. 1A, 8A. Año LIX. No. 21 261.

Noé Hernández, Jacinto. "No se vislumbra ninguna alza a las tarifas del Metro, afirma Camacho Solís". Excélsior. México, 5 de septiembre de 1990. pp. 4A, 35A. Año LXXIV. No. 26 739.

REVISTAS:

Anón. "El Metro de la ciudad de México es algo más". Metro y Tecnología. No. 4, México, editada por el S.T.C.M. 1988. pp. 10-12.

Anón. "Gerardo Ferrando, del Metro: No comprometemos la seguridad". Expansión. Vol. XVII, No. 424. Publicación quincenal. México, septiembre de 1985. pp. 68-70.

Anón. "La crisis del transporte en el D.F.". Decisión. Vol. 9, No. 100. Publicación mensual editada por la CONCANACO. México, Mayo de 1987. pp. 38-40.

Anón. "Se duplicará la red del Metro". Política Económica. Vol. VII, No. 3. Publicación bimestral. Organo del Instituto Mexicano de Economía Aplicada. México, Mayo-junio de 1978. pp. 274-277.

Alvarez Coderborg, Rafael. "El Metro de la ciudad de Caracas". Metro y Tecnología. No. 4. México, editada por el S.T.C.M. 1989. pp. 13-14.

Ferrando Bravo, Gerardo. "La ciudad de México y la evolución de su transporte". Metro y Tecnología. No. 1. México, editada por el S.T.C.M. 1989. pp. 6-7.

Figueroa, Oscar y Henry Etienne. "Diagnóstico de los Metros de América Latina". Eure. Vol. XIV, No. 42. Santiago de Chile. Marzo de 1988. pp. 7-17.

García Sánchez, José Luis. "La señalización en el Metro de la ciudad de México". Metro y Tecnología. No. 8. México, editada por el S.T.C.M. 1990. pp. 19-20.

Godínez Alonso, Antonio. "Transporte terrestre sin ruedas". Metro y Tecnología. No. 2. México, editada por el S.T.C.M. 1988. pp. 15-17.

Gozález Gómez, Ovidio. "El Metro de la ciudad de México". Eure. Vol. XIV, No. 42. Santiago de Chile. Marzo de 1988. pp. 63-82.

González Gómez, Ovidio y Bernardo Navarro Benítez. "El Metro de la ciudad de México, desarrollo y perspectiva". Momento Económico. Vol. 49. Publicación bimestral del Instituto de Investigaciones Económicas de la UNAM. México. ene-feb. de 1990. pp. 4-9.

González Salazar, Gloria. "Acerca del transporte urbano en el D.F.". Momento Económico. Vol. XXVI. Publicación bimestral del Instituto de Investigaciones Económicas de la UNAM. México. Octubre de 1986. pp. 3-7.

Guerrero Gutiérrez, David. "Videovigilancia en el Sistema de Transporte Colectivo". Metro y Tecnología. No. 8. México, editada por el S.T.C.M. 1990. pp. 12-14.

Herrera Reyes, Renato. "La problemática actual del transporte en la zona metropolitana de la ciudad de México". Metro y Tecnología. No. 9. México, editada por el S.T.C.M. 1991. pp. 13-15.

Lebrija Olmedo, Mateo. "Transporte: instrumento de productividad en las grandes metrópolis". Estrategia Industrial. Vol V, No. 61. Publicación mensual del Centro de Investigación y Desarrollo Tecnológico Industrial. México. Agosto de 1988. pp. 15-16.

Lebrija Olmedo, Mateo. "Transporte; motor de la gran ciudad". Estrategia Industrial. Vol. V, No. 57. Publicación mensual del Centro de Investigación y Desarrollo Tecnológico Industrial. México. Abril de 1988. pp. 17-18.

Lozano Sánchez, Maritza. "El Metro de México y los Metros del mundo". Metro y Tecnología. No. 6. México, editada por el S.T.C.M. 1990. pp. 13-14.

M. Oliveira, Zelia y Marcos Zylinderberg. "El Metro de la ciudad de Río de Janeiro". Metro y Tecnología. No.2. México, editada por el S.T.C.M. 1988. pp. 10-12.

Montaño Escamilla, Rubén. "Los Sistemas expertos". Metro y Tecnología. No. 3. México, editada por el S.T.C.M. 1988. pp. 13-14.

Muñoz Contreras, M. "Navarro B., González, O. Metro, metrópli, México". Estudios Demográficos Urbanos. Vol. V, No.2. Publicación cuatrimestral del Colegio de México. México. Mayo de 1990. pp. 221-235.

Ortega Huerta, José Luis y Juan Tovar Palacios. "Auditren". Metro y Tecnología. No. 5. México, editada por el S.T.C.M. 1989. pp. 16-17.

Ortega Huerta, José Luis. "Sistemas Electrónicos de Información". Metro y Tecnología. No. 8. México, editada por el S.T.C.M. 1990. pp. 15-16.

Reynoso Gómez, Andrés. "Un Metro que crece". Metro y Tecnología. No. 3 México, editada por el S.T.C.M. 1988. pp. 10-12.

Sánchez Reyes, Gabriela. "Los rápidos de México". Nuevo Siglo (del periódico El Universal). Año 3, No. 134. México, 25 de septiembre de 1994. pp. 34-36.

Thomson, I. "Los Metros sudamericanos: un análisis de su evaluación económica". Eure. Vol. XII, No. 33. Santiago de Chile. Agosto de 1985. pp. 5-31.

Weber Barrón, Manuel. "Hacia un nuevo sistema de radiocomunicación en el Metro". Metro y Tecnología. No. 9. México, editada por el S.T.C.M. 1991. pp. 4-6.

DOCUMENTOS:

Aviso.

Nuevo Sistema Electrónico de Información. México, D.F.
Sin fecha, aprox. de 1990.

Boletín de la Gerencia de Vigilancia del Metro.

Consignas a que deberán sujetarse los elementos del
cuerpo de vigilancia del S.T.C.M. (entregado a mí en enero de
1994).

Boletín.

Por primera vez, los trabajadores del Metro contarán con
un reglamento de seguridad e higiene. México, D.F. febrero 4 de
1993.

Cartel en la línea del Metro No. 5.

A 25 años de la realización de un proyecto inaplazable.
México, D.F. agosto de 1992.

Cartel en la línea del Metro No. 6.

A 23 años de su inauguración, el Metro ha transportado a
muchísima gente: más de 21 000 millones de personas. México,
D.F. noviembre-diciembre de 1992.

Cartel en la línea del Metro No. 3.

Los vigilantes del Metro trabajan por la seguridad de
usted. México, D.F. febrero de 1992.

Compendio.

Compendio de datos técnicos relevantes. S.T.C.M.,
México, D.F.

Diario Oficial.

Decreto por el que se crea el organismo público
descentralizado "Sistema de Transporte Colectivo." México, D.F.
29 de abril de 1967. Hemeroteca Nacional. Tomo CCLXXXI, No. 51.

Informe anual del Metro.

Informe anual de 1990. S.T.C.M., México, D.F. 1991.

Informe anual del Metro.

Informe anual de 1991. S.T.C.M., México, D.F. 1992.

Informe de COVITUR.

Línea 8 primera etapa Centro Histórico-Iztapalapa.
México, D.F. 1992.

Informe del Metro.

Cápsulas informativas del Metro. S.T.C.M., México, D.F.
1993.

Informe del Metro.

Estadísticas del Departamento de Vigilancia del cuarto
trimestre de 1993. S.T.C.M., México, D.F. 1994.

Memoria.

Primera memoria del Metro. S.T.C.M., México, D.F. 1973.

Programa.

Programa Maestro del Metro. COVITUR. México, D. F. 1985.

FUENTES VIVAS:

Trabajadores del Sistema de Transporte Colectivo Metro:

Sr. Ignacio Barajas Valerio	Coordinador General de la Central de Vigilancia.
Sra. Patricia Benavides	Edecán Informativo.
Sr. José Juan González Olivera	Vigilante del Metro.
Srita. Nancy Montejo	Edecán Informativo.
Sr. Jorge Antonio Ortiz Hernández	Encargado de Policía Auxiliar en la línea 3 del Metro.
Lic. Jaqueline Ramírez Rodríguez	Jefa de la Unidad de Orientación e Información.
Sr. Víctor Manuel Robledo Hernández	Regulador especializado del Puesto Central de Control.

Sr Jorge Eduardo Claudio Sánchez

Supervisor de Servicios
de Seguridad.

Sr. Anónimo

Vigilante.

USUARIOS DEL S. T. C. METRO.

MUJERES:

Olivia Aguilar Negrete	empleada
Verónica Anzures	empleada
Gloria Barrientos	secretaria
Alba Bautista López	estudiante
Diana Erika Calvillo	estudiante
Ma. de los Angeles Camacho Cabrera	empleada
Concepción Cano	enfermera
Flor Canseco Santos	comerciante
Marina Carbajal	secretaria
Alma Cárdenas Sánchez	estudiante
Elizabeth Carrillo	periodista
Maricela Carrión	ama de casa
Elizabeth Castañeda	estudiante
Ana Lilia Castro Aguilera	estudiante
Sara Castro	empleada
Rosa Ma. Correa	empleada
Blanca Cruz Benigno	secretaria
Elizabeth Cruz	estudiante
Gabriela Cruz	estudiante
Dolores Cuadros Mendoza	empleada
Juana Lilia Delgado Valdés	estudiante
Ma. Elena Diaz Hernández	ama de casa

Mariana Estrada Delgado	estudiante
Edith Fernández	agente de publicidad
Irene Fernández	enfermera
Nancy Fernández	maestra
Luz Ma. García	ama de casa
Verónica García Meléndez	técnica en construcciones
Estrella González Martínez	secretaria
Sara Granados	empleada
Catalina Gutiérrez	ama de casa
Martha Gutiérrez	ama de casa
Ma. del Carmen Gutiérrez Hdz.	estudiante
Carolina Hernández	fotógrafa
Eva Hernández	mecanógrafa
Rosa Amalia Hernández	secretaria
Sonia Hernández Medina	estudiante
Adriana Hinojosa	empleada
Evelyn Jácome	empleada
Gabriela Jardón	estudiante
Elizabeth Jiménez	empleada
Elsa Julián Solís	estudiante
Yolanda Lija Díaz	jubilada
María Estela Larios Márquez	estudiante
Aura Maldonado	estudiante
Claudia Martínez	empleada
Paula Matus Castellanos	empleada

Angelina Mejía Guerrero	estudiante
Margarita Mejía Guerrero	estudiante
Eulalia Méndez Monroy	estudiante
Dora Elia Mondragón	profesora
Nara Monterrubio Lezama	estudiante
Josefina Morales	ama de casa
Guadalupe Moreno	secretaria
Iris Moreno Aldana	estudiante
Araceli Moreno Guzmán	estudiante
Guillermina Morones	empleada
Imelda Nota	comerciante
Ma. Teresa Nota	empleada de lavandería
Epifana Muñoz	agente de ventas
Teresa Muñoz Ordoñez	empleada doméstica
Falín Muñoz Sánchez	estudiante
Mayra Noé Álvarez	analista
América Leticia Núñez Calleros	técnica en acuicultura
Angélica Ortega	agente de ventas
Laura Osorio Hernández	estudiante
Cinthia Peña	estudiante
Guadalupe Xóchitl Pérez N.	enfermera
Adriana Pérez Pérez	estudiante
Lilia Pérez Rodríguez	estudiante
Sandra Pineda Escamilla	estudiante
Rosa Emilia Porras Lara	estudiante

Julieta Prado Ramirez	estudiante
Eva Quintana	estudiante
Josefina Quiroja Zarate	edecán
Cirila Quterio	ama de casa
Angélica Ramirez	secretaria
Claudia Ramirez	obrera
Ruth Ramirez	empleada
Verónica Rivas	publicista
Sarahi Robles	estudiante
Ma Elena Rodriguez	ama de casa
Lidia Rodriguez Chávez	estudiante
Yenin Rojas Martinez	empleada
Guadalupe Saldívar Garcia	auxiliar administrativo
Esther Rivera Santillán	obrera
Tania Santiago López	estudiante
Chinthya Solano	instructora física
Gilda Torres	enfermera
Rocio Torres	estudiante
Erika Trejo	estudiante
Genoveva Trejo	estudiante
Cecilia Trujillo	estudiante
Ma. de la Luz Vargas	estudiante
Angélica Vega Corona	empleada
Carmela Villanueva	estudiante
Norma Villaseñor	estudiante

Judith Zugarazo Green	estudiante
Verónica Zugasti López	estudiante
Isabel Zufiiga	empleada

HOMBRES:

Raymundo Angeles Arreola	comerciante
Roberto Albarrán	conserje
Alejandro Arroyo	albañil
Jaime Avila	empleado
Efraín Bañales	empleado
Antonio Bonilla	empleado
Antonio Bonilla Pérez	técnico acuacultor
Alberto Cano	estudiante
Alejandro Carrillo	académico
José Luis Félix Cárdenas	empleado
Ismael Castillo García	camarógrafo
Gustavo Cruz	albañil
Juan Antonio Cruz	auxiliar lavandería
José Cruz Hernández	contador público
Francisco Cruz González	vendedor
Fernando de Jesús	empleado
Rafael de León Lira	empleado federal
Jacobo Díaz	empleado
Gerardo Raúl Escobar Alvarez	estudiante

Jorge Escobar Castro	estudiante
Esteban Figueroa	hojalatero
Martín Fuentes	auxiliar roperia
Arturo García	estudiante
Luis Raúl Gómez	empleado
Rubén Jeziel González Barrera	dentista
Irineo Guerrero Cruz	agente de publicidad
Vicente Gutiérrez	empleado
Gabriel Hernández	empleado
Valdemar Icaza	periodista
Roberto Jarante	sastre
Carlos Jiménez Avila	estudiante
Antonio Juárez	empleado
Pedro Juárez	estudiante
René Juárez	empleado
Jorge Lambarri	abogado
Víctor Manuel Lascarro	empleado
Alberto Legaspi	auxiliar de contador
Gerardo León Durán	estudiante
Miguel Angel Loaiza	actor
Francisco López	tablajero
Iván López Poblete	empleado
Martín López	empleado
Omar López Gómez	estudiante
Rogelio Manríquez	empleado bancario

Antonio Martínez	desempleado
Arturo Martínez	empleado
Gerardo Martínez	maestro
Benjamin Martínez	empleado
Armando Martínez Leal	estudiante
Juan Martínez Muñoz	empleado
Fernando Maya Cabrera	profesor
Andrés Mellado	empleado
Daniel Méndez	estudiante
José Antonio Miguel Santiago	estudiante
José Luis Mondragón Domínguez	empleado
Gerardo Moreno	estudiante
Jesús Munguía	mensajero
Ricardo Olivares	asesor técnico de consultoría de impacto ambiental.
Francisco Ortega	obrero
Miguel Ortiz	estudiante
Hugo Palomares	mesero
Juan Paredes González	empleado federal
Nicolás Carlos Pascual	supervisor
Adrián Pastor	comerciante
Jesús Pérez Noya	estudiante
Sergio A. Pratz Torres	comerciante
Calixto Quijada	estudiante
Héctor Quintanar Sánchez	estudiante

Jesús Ramírez	auxiliar de lavandería
Jesús Ramírez	mecánico de elevadores
José Ramírez	estudiante
Pedro Ramírez	agente de bienes raíces
Ismael Reséndiz Pérez	empleado federal
Israel Retana Hernández	albañil
Gustavo Revoredo	comerciante
Vicente Revoredo	agente federal
Feliciano Reyes	auxiliar de oficina
Luis Felipe Reyes G.	auxiliar administrativo
Mauricio Reyes	gestor
Arturo Rivera	contador
Arturo Rivera	doctor
Ramón Rodríguez	policia
Luis Rodríguez Pérez	sociólogo
Martín Rubio	auxiliar administrativo
Armando Salazar Castro	economista
Luis Andrés Salinas Horta	comerciante
Aldo San Román	estudiante
Luis Alberto Sánchez	profesor
Iván Sebastián	comerciante
Ignacio Trevilla Serrano	estudiante
Odilón Trujillo	estudiante
Enrique Valadez González	estudiante
Narco Antonio Valdez	empleado

Gabriel Valenzuela	redactor
Teodoro Valentín	oficinista
Daniel Velázquez	mensajero
Rodrigo Velázquez	empleado
Jorge Veliz	estudiante
Rodrigo Vergara	agente de ventas
Eduardo Vanrath B.	obrero