

**UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE MÉXICO
FACULTAD DE CIENCIAS POLÍTICAS Y SOCIALES**

**“Transporte público en la Ciudad de México y sus actores
sociales. Caso específico Ruta 66 en la Delegación Magdalena
Contreras”**

TESIS

QUE PRESENTAN:

VIRIDIANA ZUBIETA BAUTISTA

ORLANDO REAL AQUINO

PARA OBTENER EL TÍTULO DE LICENCIADO EN SOCIOLOGÍA

Tutor de tesis: Juan Jesús Estrella Chávez

Ciudad Universitaria, Cd.Mx., 2016.



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.

AGRADECIMIENTOS

*A mi mamá y mi papá, por su tiempo, dedicación, perseverancia, paciencia y amor. Por llevarme de la mano a cada paso brindándome lo necesario y más para crecer como persona y superar las adversidades, por ser mi mejor ejemplo.
Por todo.*

A toda mi familia, por todos los buenos recuerdos y su cariño.

A Juan Estrella, por ser maestro y guía antes y durante el proceso de realización de este trabajo, por su tiempo, consejos y amistad.

A Orlando, por acompañarme a lo largo de este proyecto, por la paciencia, por los aprendizajes, por darme la fuerza y la paz para llevar a término este trabajo.

A Kathia, por todos estos años de complicidad y amistad.

A René y Alejandro, por las risas, cariño y apoyo.

A la Universidad Nacional Autónoma de México y a la Facultad de Ciencias Políticas y Sociales. A todos los maestros y compañeros a lo largo de mi trayectoria académica.

Viridiana Zubieta Bautista.

A mí madre y a mi padre, por todo el cariño del mundo. Por siempre estar ahí, incondicionalmente. Por todas las enseñanzas. Por todos los consejos. Por todos los regaños. Simplemente por ser la razón de lo que ahora soy y seré. Siempre estaré en deuda con ustedes. Gracias por todo. Los amo.

A mi hermana, por todo el apoyo y el cariño que siempre me ha brindado. Por los buenos recuerdos desde que tengo memoria y por darme una de las mejores cosas que me han pasado en la vida, mi sobrina.

A Natalia, por enseñarme muchísimas cosas sin que ella lo sepa aún.

A Viridiana, por siempre brindarme su cariño y su apoyo. Por ser mi compañera en este y muchos viajes. Gracias por existir. Te adoro.

A mi abuela, a mi tío, a mis tías y a mi prima, por su apoyo incondicional a lo largo de toda mi vida.

A Juan Estrella, por todas las enseñanzas. Por todo el apoyo. Por ser maestro y mentor, pero principalmente por su gran amistad.

A todos mis amigos, principalmente a Alejandro y René, por todos esos días y todas esas noches de alegría y reflexión junto a ellos y por todo el apoyo que me han dado. "Un hermano puede no ser un amigo, pero un amigo será siempre un hermano".

Finalmente, a la Universidad Nacional Autónoma de México y a la Facultad de Ciencias Políticas y Sociales. A todos los maestros y compañeros a lo largo de mi trayectoria académica.

Orlando Real Aquino.



Para la elaboración de esta tesis se contó con el apoyo de CCIUDADANO, programa institucional del Centro de Investigaciones y Estudios Superiores en Antropología Social (CIESAS). Nuestro agradecimiento.

ÍNDICE

Introducción.....	6
Capítulo 1	
Actor y Rol social.....	13
Capítulo 2	
El usuario de transporte público y sus características.	
Historia de la delegación Magdalena Contreras.....	29
Características de la delegación Magdalena Contreras.....	34
Demografía Delegación Magdalena Contreras.....	38
Primer actor: El usuario.....	46
Capítulo 3	
El operario de transporte público de la Ruta 66 y sus características.	
Historia del Transporte Público en la Ciudad de México ,a partir del S.XIX.....	48
Características de la Ruta 66.....	65
Características del Recorrido Miguel Ángel de Quevedo-La Carbonera y viceversa.....	66
Segundo actor: El operario de transporte público.....	70
Condiciones socioeconómicas de los operarios de transporte público.....	73
Capítulo 4	
La autoridad y el papel de los actores sociales dentro de la problemática del transporte público.	
Acción pública en materia de Transporte Público en la Ciudad de México.....	80
Impacto de los Programas de Transporte Público en la Delegación Magdalena Conteras.....	90

Capítulo 5

Análisis del Usuario, operario y autoridad y la Acción Pública como punto de intersección de los tres actores.

Análisis de los 3 actores: Usuario, operario y autoridad.....	100
La acción pública como punto de intersección de los 3 actores.....	108
Conclusiones.....	111
Anexos.....	116
Bibliografía.....	118

INTRODUCCIÓN

La calidad del transporte público (TP¹) en la Ciudad de México es una de las grandes problemáticas que aquejan a la población que viven en ella, debido al gran número de habitantes que tiene sumado a la población que viaja de la Zona Metropolitana a la Ciudad para trabajar y/o estudiar. A pesar de los esfuerzos por aplicar un programa de transporte público que pueda dar solución a los conflictos que se desarrollan en su interior, esto no se ha conseguido aún.

En la Delegación Magdalena Contreras, como parte de la Ciudad de México, no es la excepción. En las vialidades que transita la Ruta 66, dentro de esta delegación, subsiste un problema producido por la densidad vehicular, aunado a esto, las unidades con las que cuenta el transporte público que recorren esta ruta son de gran tamaño en comparación con las dimensiones de las calles por donde transitan, además de que no existen paraderos establecidos donde los camiones deberían detenerse para el ascenso y descenso de los usuarios, por lo que, transportistas y usuarios del servicio, detienen la unidad donde ellos creen más conveniente llegando a hacer diversas paradas en una distancia considerablemente corta, todo esto en conjunto con la ineficacia de las autoridades y la falta de cultura vial por parte de usuarios y operarios generan una parte del gran caos que se vive en la Ciudad de México.

Algunos de los problemas que existen en la Ruta 66 y su entorno son:

- **El espacio tan reducido de las calles.** La Delegación Magdalena Contreras tiene una ubicación geográfica complicada, ya que en el transcurso del recorrido es notorio el ascenso territorial por el cual las

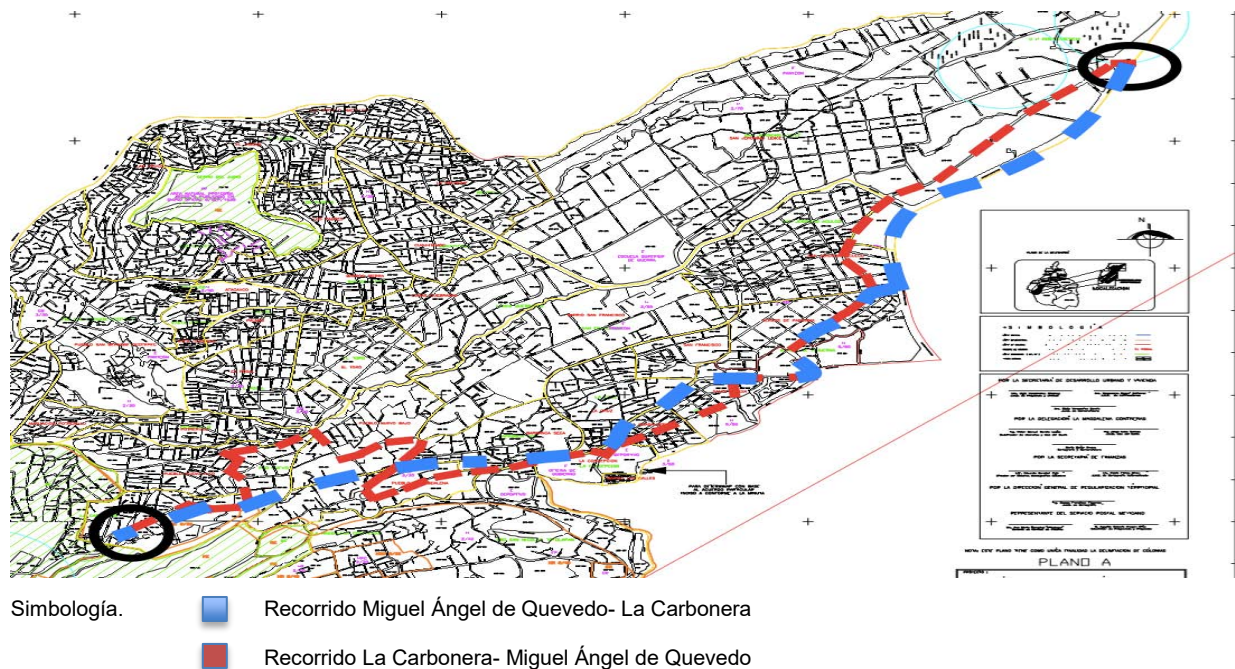
¹ A partir de este punto en la investigación, identificaremos al transporte público con la abreviatura "TP".

unidades tienen que circular para llegar a las colonias ubicadas en las partes más altas de la delegación. Por ejemplo, desde la Avenida México hasta el final del recorrido, la calle sólo dispone de dos carriles, cada uno con diferente sentido, lo cual hace que todos los automovilistas que van detrás de alguna unidad del TP, se detengan cada vez que el conductor realiza maniobras de ascenso y descenso volviendo más denso el flujo vehicular.

- **Los camiones de transporte público.** Son grandes y sus dimensiones abarcan un carril entero, ya que aunque el camión se orille no permite el paso de otro automóvil, además de que la mayoría se encuentran en malas condiciones.
- **No existen paradas fijas.** La casi nula existencia de paraderos y las malas condiciones de los existentes y el desacato de la poca señalización que hay en el recorrido, provocan que los transportistas realicen paradas prácticamente en el lugar que ellos o los usuarios decidan, contribuyendo al caos vial de la zona.
- **Falta de educación vial.** Tanto operadores como usuarios del TP no cuentan con una educación vial que consista básicamente en respetar las reglas y normas que el reglamento vial ya establece. Este desacato provoca que se vaya acumulando cada vez más el caos vehicular que de por sí ya existe en la ciudad. Las autoridades juegan un papel importante en esta ausencia de educación vial, ya que son los principales responsables de no fomentar la información adecuada para toda persona involucrada con el TP.
- **Falta de eficacia de la autoridad.** Como se mencionó al final del punto anterior, la autoridad es la principal culpable de la problemática ya que su principal función es hacer respetar lo que ya se encuentra establecido de manera legal, y si las propias autoridades no están lo suficientemente preparadas u optan por no hacer bien su trabajo, no podemos esperar cooperación por parte de operarios y usuarios.

Las colonias que se encuentran dentro de esta zona están conformadas en su mayoría por escuelas, hospitales, mini mercados, mercados sobre ruedas, iglesias, centros deportivos y pequeños comercios de distinta índole. Por lo que la movilidad de los peatones, como la de los automovilistas, en general, es considerablemente complicada, pero lo es aún más en “horas pico”², por ejemplo durante la entrada y salida de los estudiantes, o la hora de mayor afluencia de personas en los mercados y los diferentes establecimientos, así como los automóviles detenidos momentáneamente fuera de los hospitales, entre otros. Todo esto aunado a lo ya mencionado y el difícil tránsito de unidades grandes del TP en calles tan pequeñas, mismas que se encuentran en mal estado además de estar obstaculizadas por automóviles mal estacionados, provocan que los recorridos sean prolongados y lentos.

Mapa #1 Recorrido de la Ruta 66 (Miguel Ángel de Quevedo - La Carbonera Y La Carbonera – Miguel Ángel de Quevedo) dentro de la Magdalena Contreras.



Fuente: Elaboración propia con base en el “plano de colonias” del Programa Delegacional de la delegación Magdalena Contreras del Distrito Federal.

² Entendiendo la “hora punta” u “hora pico” como un periodo de tiempo durante el día durante el cual la cantidad de gente, que se encuentra en la calle o está utilizando algún servicio de transporte público, es mayor que a cualquier otra hora del día.

En la imagen anterior podemos ver la cartografía de uno de los recorridos más problemáticos que realiza la ruta 66. El recorrido de “base a base”³: La carbonera – Miguel Ángel de Quevedo tanto de ida como de vuelta. El mapa muestra estrictamente el recorrido dentro de la delegación Magdalena Contreras, dejando de lado el recorrido que realiza fuera de ella.

Es notorio que en ambos recorridos la trayectoria que siguen es muy parecida, sin embargo, es necesario mencionar que el recorrido de ida (línea azul) es muy conflictivo al principio del mismo, ya que son pequeñas calles de dos carriles con un sentido en cada uno, por las cuales la unidad del TP tiene que circular para poder llegar a las vialidades mas amplias donde el flujo vehicular es mucho más rápido. Mientras que el recorrido de vuelta (línea roja) es totalmente lo contrario al empezar el mismo desde las calles más amplias hasta adentrarse en la delegación donde las calles se vuelven mas estrechas y hacen la circulación más complicada tanto para el TP como para el automovilista general.

A todo esto:

¿Es la autoridad la mayor responsable en la problemática del transporte público en la Ciudad de México?

Para poder contestar a esta pregunta es necesario dar respuesta a otras preguntas que son importantes en esta investigación, para así poder determinar las causas y las posibles soluciones al problema del TP y de la ruta 66 en específico.

1. ¿ Cómo entendemos “actor social” , “rol social” y sus diferencias?

³ “Base a Base” se refiere al recorrido que hace una unidad de “x” ruta desde el paradero de inicio de un recorrido, donde la unidad espera hasta recoger determinado número de personas o esperar el tiempo límite para poder partir, hasta el punto final del recorrido, es decir, donde la unidad cumple con el servicio ofrecido y empieza de nuevo el proceso para empezar el recorrido de vuelta.

2. ¿ Cuáles son las características del usuario y qué papel juega en esta problemática?
3. ¿Cuáles son las condiciones laborales del operario de la Ruta 66, estas afectan su desempeño laboral?
4. ¿A qué autoridad le compete esta problemática y a qué se deben sus deficiencias?

Hipótesis:

Son las deficiencias de las autoridades competentes las que provocan en mayor medida los problemas relacionados al TP en la delegación Magdalena Contreras.

Objetivos:

- **Determinar cuáles son los actores sociales que están involucrados en la problemática, cuál es el papel que juega cada uno dentro de la misma, de qué manera lo hacen y por qué lo hacen, bajo que intereses además de jerarquizar el nivel de contribución por parte de cada uno.**
1. Identificar qué es un actor social y rol social, haciendo un compilado de definiciones hechas por distintos autores; Elaborar una definición propia de los mismos conceptos.
 2. Conocer las características sociodemográficas de los usuarios así como su papel dentro de la problemática.
 3. Identificar las condiciones de vida y laborales bajo las cuales desempeñan su trabajo los operarios del TP y cómo afectan su labor.
 4. Identificar cuáles son las autoridades competentes que sostienen relación con los operarios y con los usuarios del TP y de qué manera intervienen en la problemática para bien o para mal.

La presente tesis está estructurada de la siguiente manera:

Capítulo 1.

Actor y Rol social.

En este capítulo se exponen las investigaciones que se llevaron a cabo acerca de lo que es un “actor social” así como de “Rol social”; con diferentes definiciones que proporcionan diversos autores para identificar qué es lo que se entiende por cada uno de estos conceptos y desde qué corriente o perspectiva, dependiendo del autor. Esto con la única finalidad de elaborar una definición propia de cada concepto, la cual nos servirá como base y guía a lo largo del estudio.

Capítulo 2.

Primer actor: Perfil del usuario de transporte público en la Delegación Magdalena Contreras.

Este capítulo habla acerca de las diferentes características de la población que vive en la delegación Magdalena Contreras, junto con una previa descripción histórica, geográfica y demográfica de la misma. Esto con la finalidad de conocer las condiciones bajo las cuales el usuario realiza sus respectivos recorridos día tras día, para poder identificar los principales problemas que existen en dichos trayectos, por ejemplo la distancia que recorren, el precio, el tráfico, entre otras.

Capítulo 3.

Segundo actor: Perfil del Operario y características de la Ruta 66.

Este capítulo tiene un par de objetivos principales; por un lado, hacer una breve descripción histórica del transporte público en la Ciudad de México desde el siglo XX con el propósito de conocer su historia a lo largo del siglo pasado, cómo ha ido evolucionando, mejorando o empeorando con el transcurso de los años y de las diferentes administraciones de gobierno bajo las cuáles ha sufrido sus más drásticos cambios. Por otro lado, también tiene como objetivo conocer las

características, en este caso, tanto de los prestadores del servicio público como de la ruta; en el primer caso saber cuáles son las condiciones bajo las que trabajan los operarios del TP, por ejemplo las horas laborales, prestaciones médicas, preparación para prestar el servicio, entre otros factores; por otro lado las características de la Ruta 66, en este caso conocer, por ejemplo, el número de unidades con las que cuenta, el número de trabajadores que prestan servicio y bajo que normativas opera.

Capítulo 4: Tercer actor: La autoridad y los diferentes programas para el mejoramiento del TP en la Ciudad de México.

Este capítulo tiene como objetivo conocer, mediante un breve resumen, cuáles han sido las principales acciones gubernamentales recientes para que las distintas problemáticas de movilidad, que aquejan a la Ciudad de México, sean cada vez menos complicadas y la población pueda ejercer con mayor eficacia su derecho a la movilidad, así como conocer cuál es la percepción del usuario respecto al TP en la Ciudad.

Capítulo 5: Análisis del Usuario, operario y autoridad y la Acción Pública como punto de intersección de los tres actores.

En el último capítulo cerraremos con un análisis de cada uno de los actores. Distinguiremos el papel que juega cada actor dentro de la problemática, es decir, veremos que tanto ejercen su poder de acción dentro de la misma.

Finalmente, utilizaremos el concepto de acción pública para tomarlo como un punto de convergencia entre todos los actores involucrados en la problemática.

CAPÍTULO 1

Actor y Rol social

Nos parece muy conveniente para la investigación, antes de entrar en la temática de los actores y roles sociales asentar una definición del concepto de sociedad, la cual nos servirá como base para poder seguir avanzando en esta investigación.

Para llevar a cabo este cometido, es necesario hacer una especie de compilación de algunas de las diferentes definiciones que se le han atribuido al concepto de sociedad.

Hay que tomar en cuenta que el concepto de sociedad es muy amplio, por lo que algunas definiciones del mismo no serían lo suficientemente bastas para explicarla, dependiendo del caso es como una definición puede estar más apegada a la realidad que las otras.

Un ejemplo de esto es la siguiente definición: “La sociedad es un grupo humano, relativamente independiente, que se perpetúa, ocupa un territorio, comparte una cultura y tiene la mayor parte de sus asociaciones dentro de ese grupo”.⁴

Esta definición explica de manera muy general lo que es una sociedad o lo que solía ser en otras épocas, es decir, sociedades individuales que compartían un territorio, una cultura y otros factores. Pero las sociedades actuales son más complejas, son sociedades que si bien comparten un territorio ya no comparten una sola cultura, ahora son sociedades multiculturales donde en un mismo territorio coexisten diferentes grupos sociales que tienen diversas culturas y un claro ejemplo de esto es la ciudad de México, donde existen diferentes factores que determinan a una sociedad multicultural, como la religión, la procedencia geográfica, entre otras cosas.

⁴ Horton, P. B. & Hunt, CH. L. *Sociología*, McGraw-Hill, México, 1985, p.581.

Anthony Giddens proporciona una definición que simplifica mucho más los términos antes utilizados, la cual dice lo siguiente: “Una sociedad es un sistema de interrelaciones que vincula a los Individuos.”⁵ Esta definición incluye a los individuos y las relaciones que tienen unos con otros, más allá de las diferentes posturas, como el marxismo o el funcionalismo, que anulan por completo al individuo y lo ubican como un producto de las relaciones, sin entidad propia. Lo mismo se haría con las posturas que ubican a los individuos como el artífice de la sociedad anteponiéndolos a la sociedad como fundamentales para el desarrollo de ésta.

Es menester mencionar que la sociedad depende de la llamada estructura social, es decir, que la vida social no es aleatoria ni azarosa, sino que está organizada y sigue diversos patrones. Esto es lo que condiciona la manera de actuar de los individuos.

Haciendo una analogía del mundo social hacia el mundo arquitectónico, podríamos decir que la estructura social son los pilares, columnas y vigas de un edificio, que son lo que hace que se mantenga en pie y que las diferentes partes del edificio estén unidas entre sí. Lo mismo pasa con la sociedad que se conduce bajo esta estructura social que son, en este caso, un conjunto de reglas y normas bajo las cuales los individuos tienen que comportarse.

Podríamos decir, en general, que la estructura social es el conjunto de reglas y normas bajo las cuales los individuos dentro de la sociedad debe o no actuar, además de ser el modo en el cual las partes de un sistema social se relacionen entre sí formando un todo.

Es importante decir que no por ser una estructura esto signifique que esté determinada o dada de una manera para siempre, sino que puede ir cambiando y

⁵ Giddens, A. *Sociología*, Alianza Editorial, Madrid, 2002, p.51.

transformándose a sí misma ya que los elementos de esta estructura interactúan entre sí.

Siguiendo a Miguel Beltrán Villalva, la estructura social⁶ tiene cinco diferentes dimensiones que son:

- **Dimensión Demográfica:** Esta dimensión abarca sobre todo la cuestión poblacional, es decir, todos los factores demográficos que inciden en la sociedad, como por ejemplo la natalidad, mortalidad, emparejamiento, educación, entre otros factores.
- **Dimensión Económica:** Siguiendo el concepto de economía en el que Karl Marx trabajó y donde incluyó a la estructura como un factor determinante para la sociedad y las relaciones sociales, dividiendo en infraestructura y superestructura, esta dimensión está enfocada hacia las relaciones de producción, ya que en las sociedades monetizadas las personas están obligadas a tener un empleo, lo cual es un factor determinante, además de que no todas las personas gozan de las mismas condiciones en la pirámide productiva por lo que existe una explotación de unos hacia otros que tiene que ser regulada por las autoridades.
- **Dimensión Política:** Es importante para la sociedad la forma como se tomen las decisiones para el beneficio de la misma, así como quienes toman esas decisiones en aras de solucionar las distintas problemáticas existentes en la sociedad como la integración o exclusión social, la participación ciudadana, entre otros.
- **Dimensión Cultural.** Como se mencionó anteriormente, las sociedades modernas ya no son sólo mono culturales, sino que ahora ya son en su mayoría multiculturales, que como se explicó, no son más que una sociedad cuyos integrantes tienen distintas ideas, costumbres, tradiciones, religiones, entre otros factores, pero que viven en un mismo territorio y forman parte de la misma sociedad.

⁶ Iglesias Ussel, J. *Leer la sociedad*, Tecnos, España, 2008, p.93.

- Dimensión histórica: Al irse transformando la sociedad, la estructura social también lo hace, en el momento en el que sus elementos interactúan entre sí. Dicha interacción es lo que provoca que la sociedad vaya cambiando dependiendo de las fricciones e interacciones entre las distintas dimensiones que hemos visto hasta ahora, que a su vez determinan la acción social y a la sociedad. El punto central de esta dimensión es que existen condiciones que fueron heredadas por generaciones pasadas, ya sea en el caso político, social, económico, cultural, entre otras.

Teniendo en cuenta lo que es la sociedad y lo que es la estructura social, podemos entrar en el objeto principal al cual estará enfocado este capítulo, los actores y roles sociales.

El primer concepto que debemos definir es el de “persona”, para posteriormente sumarle atributos y cualidades los cuales le permitirán transformarse en los conceptos que abordaremos en los párrafos siguientes.

George H. Mead en su obra “Espíritu, persona y sociedad”, menciona que la persona es aquel ser que se encuentra desarrollado o se encuentra en proceso de desarrollo, que si bien no está presente ni existe desde el nacimiento es un ser que se va formando a partir de las actividades sociales que tiene con otros seres, es decir, surge del proceso de experiencia, así como de las relaciones que la persona sostenga con otras personas dentro de este mismo proceso.⁷

Desde el punto de vista psicológico de Mead, podemos observar que para él es muy importante diferenciar entre persona y cuerpo así como todo lo que implica la relación de uno con el otro. Mientras que por un lado el cuerpo puede existir y trabajar de manera independiente sin que esté involucrada la persona, por el otro lado la persona tiene como característica principal, el ser un objeto de sí y para sí mismo, esta característica es lo que la define como persona y al mismo tiempo la

⁷ Mead, G. H., *Espíritu, persona y sociedad*, Editorial Paidós, BB.AA., 1968, p. 169.

diferencia de otros objetos y del mismo cuerpo. A esto que acabamos de explicar, Mead le llamó el “sí mismo”.⁸

Asimismo, el proceso del cual surge la persona es un proceso social que involucra la interacción de los individuos del grupo, en este caso la sociedad, además de que también implica actividades cooperativas en las que participan los integrantes de este grupo.⁹

Para Mead, la persona tiene dos etapas generales para el desarrollo de sí misma. La primera radica en que la persona individual está constituida por una organización de actitudes particulares de otros individuos hacia el individuo y las actitudes de los unos con los otros, en otras palabras, esta etapa está basada en la interacción de los individuos hacia la persona.

La segunda etapa del desarrollo del individuo como persona, está construida no sólo por la interacción de los demás individuos hacia la persona, sino que también del otro generalizado como un grupo social, es decir que las actitudes y comportamientos del otro generalizado hacia la persona influyen directamente en la experiencia del individuo como persona.

Podemos ver que Mead también piensa que estamos como individuos ante una estructura ya determinada, es decir, que nosotros no tenemos oportunidad de elegir y sólo “estamos dentro” de una estructura dada.

Dentro de la Sociología uno de los conceptos que más se ha utilizado y trabajado es el de “acción social”; sociólogos han tratado de dar su propia versión de dicho concepto. Una de las más importantes es la de Max Weber, quien afirmaba que la Sociología no debía estudiar a la sociedad global sino a la acción social como tal;

⁸ *Ibíd.* Mead, *Espíritu, persona y sociedad*, p. 168 – “Sí mismo”: Mead destaca este concepto como la característica principal de la persona como objeto para sí. Es un reflexivo que indica lo que puede ser al propio tiempo el sujeto y objeto. Dicho objeto es diferente de otros objetos a los cual Mead llama el “consciente”, en otras palabras, una experiencia con la propia persona.

⁹ *Ibíd.* p. 193.

Weber definió la acción social como “una acción en donde el sentido mentado por un sujeto o sujetos está referida a la conducta de los otros, orientándose por ésta en su desarrollo”.¹⁰

Con esta definición Weber trata de explicarnos cómo comprende él la acción social; el sentido que tiene la acción nos sirve para diferenciar una acción con significado para el individuo y una acción que no lo tiene, así como el hecho de que esta acción esté dirigida al otro le da a ésta su carácter de social.¹¹

La acción social está siempre orientada por las acciones de otros ya sean presentes, pasadas o futuras, no se considera social si solo se hace en espera de una reacción de un objeto físico; dicha acción es permitida por el agente mientras se trate de una permitida y esperada por el otro individualizado o en plural.¹²

La acción no es idéntica, aunque el individuo se encuentre dentro de un gran conjunto de personas y se forme una tendencia de reacción de acuerdo con la situación que se viva, la “psicología de las masas”¹³ generará únicamente una reacción parecida mas no una acción igual en cada uno de los pertenecientes a la misma.

Otro autor que es importante retomar para formar un concepto de “actor social” es Talcott Parsons, quien dentro de su teoría de la acción hace mención de qué es lo que influye la acción humana; el nivel biológico del organismo, la personalidad, el nivel social y el nivel cultural.¹⁴

Además menciona también que existen factores externos al individuo que inciden en él; los objetos sociales, físicos y culturales, es decir las personas que rodean al

¹⁰ Weber, Max, *Economía y Sociedad*, Fondo de Cultura Económica, España, 1993, p.30.

¹¹ Marrero, Adriana, “Introducción a la Sociología”, Fundación de Cultura Universitaria, 8va Edición, 2006.

¹² Op. Cit. Weber, *Economía y Sociedad*.

¹³ Le Bon, Gustave, *Psicología de las masas*, Morata, 2005.

¹⁴ Marrero, Adriana *Introducción a la Sociología*, Fundación de Cultura Universitaria, 8va Edición, 2006.

individuo conformados o no en grupos, las condiciones en las que desarrolla y los elementos de la cultura tienen mucho que ver en la acción del sujeto.

Para Parsons la acción consiste en “una conducta de significación para el mismo actor, orientada hacia fines o metas, que tiene lugar dentro de situaciones y que está regulada por normas. Se le llama actor al sujeto que ejecuta la acción”.¹⁵

Otros autores que nos dan una definición del concepto de acción social es Theodorson y Theodorson, quienes dicen que la acción social es una “acción orientada hacia, o influida por otra persona o personas. No es necesario que esté presente físicamente más de una persona para que la acción se considere social”¹⁶

Ya comprendido lo que es un “actor social” podemos entonces hablar de un concepto que está constituido por los mismos, “actor colectivo”.

Este concepto tiene sus orígenes dentro de la definición de “movimiento social” el cual es un “actor colectivo que interviene en el proceso de cambio social”¹⁷

El actor colectivo consiste en varios actores sociales que se unen para intervenir en el curso de una situación modificándola, aunque esto no significa que necesariamente actúen de la misma manera siempre existirá la diversidad en cuanto a tendencias, organización y principios de acción.

El actor colectivo siempre estará en busca de realizar cambios dentro de las estructuras de la sociedad o impedir que se realicen modificaciones con las que no están de acuerdo.¹⁸

¹⁵ *Ibíd*, p. 59.

¹⁶ Theodorson, G.A. y Theodorson A.G, *Diccionario de Sociología*, Piados, Buenos Aires, 1978, p.9.

¹⁷ Raschke, J, *Soziale Bewegungen*. en *historische-systematischer Grundriss*, Francfort, Nueva York, 1985, p.76.

¹⁸ *Ibíd*em.

Es importante destacar la influencia que tiene la sociedad sobre el ser humano y sus actos, ya que así podríamos entender el núcleo de muchos problemas sociales como el que se está tratando en la presente tesis.

Desde el momento en que nacemos estamos expuestos a un mundo que ya está constituido desde mucho antes de nuestra llegada y tenemos que acatar las normas previamente establecidas estando o no de acuerdo con ellas. Esto nos conduce a tener un lugar dentro de la sociedad o un grupo social en concreto, nombrado por muchos escritores como: rol social, el cual delimita el comportamiento que los demás esperan que tengamos.

El rol social se deriva del estatus, que es “una posición socialmente definida en un grupo o sociedad, caracterizada por ciertas expectativas, derechos y deberes”.¹⁹

Se dice que existen tres tipos de estatus, el atribuido que es con el que contamos desde el día de nuestro nacimiento sin tener injerencia en él; el adquirido que resulta de alguna decisión que tomamos en nuestra vida y el estatus maestro el cual es el más importante de todos lo que poseemos ya que determina la posición social y con ello el rol que deberemos desarrollar dentro de la sociedad.²⁰

En otras palabras, los roles sociales están basados en el estatus, ya que siguen las reglas, normas o expectativas derivadas del mismo, al cumplir con estas características se dice que la persona, dentro de su status, está desempeñando su rol social.²¹

El rol social se desarrolla, como ya se mencionó, dentro de un grupo y uno no tiene sentido sin la existencia de otro rol distinto; “los papeles sociales están

¹⁹ Kendall, Diana, *Sociología en nuestro tiempo*, Cengage Learning, 8va Edición, 2012,p.139.

²⁰ *Ibíd.*

²¹ Pérez Medina, Martín, *Tesis de Licenciatura: Otra cara del servicio del transporte público de pasajeros de la ciudad de México*, UNAM, 2000.

básicamente constituidos por un conjunto de pautas y normas, relacionadas entre sí, que definen los derechos y deberes asignados a ese rol".²²

Los demás participantes del grupo estarán evaluando constantemente nuestro desempeño dentro del rol que nos corresponde, aplaudiendo pero también sancionando incluso de manera penal, los errores que nos hacen desapegarnos de lo que debamos hacer conforme a nuestro rol.

Los papeles sociales están compuestos por tres tipos de comportamiento: el exigido, que es el que debemos de cumplir sí o sí, el permitido el cual puede variar dependiendo el individuo y el prohibido.²³

Los roles sociales se institucionalizan cuando giran alrededor de una función social, es decir se marca una pauta de cómo debemos comportarnos de acuerdo con el rol social que se deriva de la función que nos corresponda.

Cuando un individuo no desempeña su rol como debería ser puede tener diversos motivos como: la libertad de interpretación del rol por parte de la persona, la interiorización de los papeles a través de la socialización, el desempeño de roles antagónicos o incompatibles y el refuerzo mutuo del desempeño de papeles.²⁴

Ya que cada individuo dentro de la sociedad tiene bien definido cuál es su rol o papel dentro de la misma, se da el proceso de socialización; éste se puede dar en cualquier momento mientras estemos inmersos en el mundo social.

²² Marrero, Adriana, *Introducción a la Sociología*, Fundación de Cultura Universitaria, 8va Edición, 2006, p.94.

²³ *Ibíd.*

²⁴ *Ibíd.*

Existen grupos cuya tarea reside principalmente en la transmisión de valores y pautas para las nuevas generaciones, los cuales son denominados agentes de socialización.²⁵

“Los agentes de socialización son las personas, grupos o instituciones que nos enseñan lo que necesitamos saber con el fin de participar en la sociedad”.²⁶ Algunos de los agentes de socialización más importantes dentro de nuestra sociedad son, la familia, la escuela, los medios de comunicación, y especialmente el grupo de personas con quienes nos desarrollamos más cercanamente.

La familia es el seno de toda transmisión de valores, durante los primeros años de la vida, el individuo absorbe todo conocimiento obtenido de este agente, creando las raíces más importantes de la personalidad, estos se forman a partir de ciertas características que tenga la familia donde nace el individuo, tales como raza, etnia, región, religión y clase.

Los medios de comunicación son otro ejemplo, antes la televisión y la radio eran solamente eso, una fuente de información para los individuos dentro de la sociedad, pero actualmente con los avances tecnológicos y la llegada de las redes sociales se han convertido en un agente de socialización, marcando pautas y normas sobre cómo debemos comportarnos respecto a algo aunque esto no se note tan evidentemente.

La escuela es también considerada un agente importante, ya que el individuo pasa más de la mitad del tiempo entre su niñez, adolescencia y juventud dentro de las aulas estudiantiles, aún mas hoy en día ya que los necesidades de las familias han cambiado y muchas veces es necesario dejar a los niños mucho tiempo dentro de la escuela con algunas actividades extracurriculares; ahí se forja el

²⁵ *Ibídem.*

²⁶ Kendall, Diana, *Sociología en nuestro tiempo*, Cengage Learning, 8va Edición, 2012.

conocimiento pero también actitudes y aptitudes que tienen mucho que ver con el comportamiento dentro de otros grupos sociales.

Y es principalmente dentro de la escuela donde nacen los llamados grupos de semejantes que son “un conjunto de gente que está vinculada por intereses comunes, posición social igual y edad similar (generalmente)”.²⁷

Estos grupos existen a lo largo de toda la vida de estudiante pero cobran mayor fuerza durante la adolescencia ya que en esta edad es cuando más inestabilidad emocional se tiene y buscar pertenencia a un grupo es la posible solución; aunque existen grupos que se unen para cosas recreativas existen otros donde se da la “presión de grupo” para lograr que algún nuevo integrante realice algo que va en contra de sus valores o deseos, ya que al cumplir con las expectativas del grupo se es recompensado, pero si no lo hace podría sufrir burlas o incluso la expulsión del mismo.

El individuo no puede entenderse como tal sin hacer alguna alusión a la sociedad, es por esto que Ralf Dahrendorf desarrolló un concepto sobre un modelo de actor social en particular, el cual nombró: *homo sociologicus*.

Este concepto resulta de la unión del individuo y sus agentes más cercanos, tales como la familia o la escuela, dándole al individuo un rol social que debe desempeñar cumpliendo con las normas y valores según el grupo donde se desarrolle.²⁸

En todo el proceso durante el cual se forma el *homo sociologicus* puede darse algún caso donde lo que se aprende de los agentes socializadores no sea del todo correcto y de como resultado un individuo que tenga acciones violentas que atenten contra las normas previamente establecidas.

²⁷ *Ibíd.* p.119.

²⁸ Dahrendorf, R, *Homo Sociologicus*, Akal, Madrid, 1975.

Podría parecer que el concepto de individuo y *homo sociologicus* son iguales, pero no es así, aunque comparten ciertas características tienen una que los hace diferentes. El individuo tiene señas innatas del sujeto como personalidad y cuestiones morales, es decir más individuales; en cambio el *homo sociologicus* se basa en las normas y reglas que tiene la sociedad, unidas estas dos características se da paso a la acción y a su vez al rol social.²⁹

Otro autor que trabaja con conceptos como el de acción social y papel o rol dentro de la sociedad es Erving Goffman quien considera que todo acto social es casi igual a un actuación dentro de una obra teatral, la cual describe como “toda actividad de un individuo que tiene lugar durante un periodo señalado por su presencia continua ante un conjunto particular de observadores y posee cierta influencia sobre ellos”³⁰.

Goffman afirma que los individuos realizamos la acción en un lugar determinado, en un período establecido, frente a los otros que ejercen cierta influencia, justamente por esto último lo llama actuación, realizamos actos bajo el efecto de estar en este lugar y momento, pero sobre todo por el hecho de estar frente a ciertas personas que constantemente nos evalúan y juzgan, coincidiendo con lo que se recuperó del trabajo de Marrero.³¹

El otro concepto que utiliza este autor es el de “fachada”, el cual define como “la dotación expresiva de tipo corriente empleada intencional o inconscientemente por el individuo durante su actuación”³²; esta “fachada” sirve para dar una pre-presentación sobre un individuo ante los demás sin tener que conocerlo a fondo.

²⁹ Martínez Quintana, V, *Iniciación a la sociología: Los fundamentos básicos*, Tirant lo Blanch, Valencia, 2002.

³⁰ Goffman, Erving, *La presentación de la persona en la vida cotidiana*, Amorrurtu Editores, 1ª Edición, 3ª Reimpresión, Buenos Aires, 2001, p. 33.

³¹ Marrero, Adriana, *Introducción a la Sociología*, Fundación de Cultura Universitaria, 8va Edición, 2006.

³² Op. Cit. Goffman, *La presentación de la persona en la vida cotidiana*, p. 34

Esta “fachada” está compuesta por ciertas partes como el medio, que no es más que el lugar geográfico donde se desarrolla la actuación de un individuo, es decir su actuación inicia cuando llega a dicho lugar y debe terminar en el momento justo en que lo abandona.

Otro punto es la fachada personal, la cual es identificada al momento de mantener alguna conversación con el individuo y son completamente naturales a él; el sexo, el vestido, la edad, raza, gestos, lenguaje, entre otros conforman esta parte de la fachada, los cuales no varían con frecuencia.

A su vez esta fachada personal se divide en apariencia y modales; la apariencia es aquella que nos va a indicar el estatus social del individuo y los modales nos darán cuenta del rol que desempeña dentro de la sociedad.³³

Se esperaría entonces que la apariencia y los modales coincidieran y la mayoría de las ocasiones es así, aunque en ocasiones por difícil que parezca no sucede de esta manera. Los individuos tienden a cambiar su apariencia dependiendo del lugar donde se encuentren para tratar de dar una buena impresión a los otros. Lo mismo sucede con los modales, aunque cuenten con distintos modales los individuos dentro de cierta situación son capaces de adaptarse y cambiarlos aunque sea de forma momentánea para sentirse aceptados por los demás.

Cuando el individuo se encuentra frente a su grupo social o a cualquier persona, con regularidad trata de hacer notar lo bien que está llevando a cabo las acciones que le corresponden según su rol, para obtener el reconocimiento de los otros.

Pero en algunas ocasiones el intento por recalcar sus cualidades desvían mucha de la energía que debería ser ocupada para realizar la acción; es aquí cuando se enfrentan al dilema que Goffman denomina *expresión versus acción*, que consiste

³³ *Ibíd.* p.36

básicamente en que quien pone todo su empeño en realizar una acción no tendrá tiempo de exhibirla ante los demás y viceversa.³⁴

Todo esto no representa otra cosa más que una forma más de socializar, es decir, se tratan de adecuar las acciones correspondientes al rol que desempeñamos mediante los valores que se derivan del mismo para cumplir con las expectativas de la sociedad.³⁵

Pero existen excepciones, ya que algunas veces se da la situación de que algún individuo quiere pertenecer a un grupo donde las características que “se piden para el ingreso a” son diferentes o inferiores a las que él tiene o incluso en ocasiones se modifican las características para permanecer en una relación; es aquí cuando se da la adaptación por medio de la modestia.

Dentro de un estudio que se realizó para un artículo de Komarovsky se encontró que muchas mujeres deciden dotar a su pareja de superioridad mediante diversas formas, por ejemplo, una de ellas mencionó cometer faltas de ortografía a plena consciencia porque le parecía que a su pareja le encantaba corregir sus errores, a pesar de que ella era estudiante universitaria al igual que él.³⁶

Se concluye entonces que lo esencial para el individuo en sociedad es el sentido de pertenencia a un grupo sin importar el tipo de esfuerzo que tenga que hacer, ya sea para elevar su estatus ante la mirada de los demás, ocultando sus aptitudes o incluso dejando de lado sus valores.

Este capítulo no es una mera compilación de conceptos sobre sociedad y el individuo dentro de la misma, sino que tiene un objetivo claro y conciso, el cual es hacer una definición propia de dos conceptos claves para la investigación. Por un

³⁴ *Ibíd.*

³⁵ Marrero, Adriana, *Introducción a la Sociología*, Fundación de Cultura Universitaria, 8va Edición, 2006.

³⁶ Mirra, Komarovsky, *Cultural contradictions and sex roles* en *American Journal of Sociology*, LII, pp.186-188.

lado actor social y por otro rol social, porque entre esos dos puntos queremos reconocer el comportamiento de los usuarios, de los operarios y el de las autoridades responsables del TP.

De esta manera, conforme lo que se ha recuperado y de la mano de lo que expone García vamos a entender como actor social “aquella entidad i) cuyos miembros están integrados en torno a similares —o, al menos, convergentes— intereses, percepciones y creencias con respecto a un problema, ii) que cuenta con cierto grado de organización y recursos y con mecanismos para la resolución de conflictos internos, iii) que tiene los medios y la capacidad para decidir y/o actuar intencionada y estratégicamente para la consecución de un objetivo común como unidad suficientemente cohesionada, lo que le identifica y diferencia frente al resto y iv) a la que, por tanto, se le puede atribuir alguna responsabilidad por sus decisiones y/o actuaciones.”³⁷

De una manera más simplificada, nuestra definición de **actor social** es: Aquella entidad, ya sea individual o colectiva, que tiene los recursos (normativos, estructurales, económicos, organizacionales) que le dan la capacidad para decidir intencionada y estratégicamente las acciones que realizará para la consecución de un objetivo ante diversas situaciones, con base más en sus capacidades que en sus intenciones, y que de los cuales (decisiones) es totalmente responsable ya que tiene la facultad de reflexionar al momento de decidir actuando de una o de otra manera.

Por otra parte, definimos **Rol social** como: “El papel desempeñado por un actor social dentro de su entorno; el cual está formado por normas y reglas previamente establecidas por otros (estructura social). Se derivan del estatus que tenemos dentro de la sociedad y encausan la acción del individuo.”

³⁷ García, Ester, *El concepto de actor. Reflexiones y propuestas para la ciencia política*, Revista Andamios, Vol.3, Número 6, junio, 2007, p.206.

Cada uno de los conceptos antes mencionados, nos permitirá explicar el papel de cada actor social, por su mejor adaptación dentro de nuestra problemática del TP en la ciudad de México.

De esta manera, desde nuestra lectura, el actor social tendría capacidad para definir cambios, definir trayectorias y orientar, concretamente desde nuestra investigación, cursos de acción pública vinculados con el transporte de pasajeros en una parte de la ciudad. Por otra parte, en el rol identificamos el lado pasivo del actor, condicionado por una estructura, normas y rutinas que le conducen a mantener inercias en la forma como se desenvuelve la prestación del servicio público que analizamos.

CAPÍTULO 2

El usuario de transporte público y sus características

Historia de la Delegación Magdalena Contreras

A continuación se hará un breve resumen de los acontecimientos más importantes en la delegación Magdalena Contreras, creando un contexto para posteriormente hablar de sus características actuales.

Se calcula que del año 500 a 200 antes de nuestra era, ya existían asentamientos humanos en el territorio que hoy es conocido como la delegación La Magdalena Contreras, estos asentamientos dependían del Centro ubicado en Cuicuilco, que era de origen tolteca.

Después de la erupción del volcán Xitle, tuvieron que migrar hacia las partes más altas y boscosas donde cohabitaron con otomíes y nahuatlacas, ellos eran recolectores, cazadores y vivían en sociedad sin Estado.

La Magdalena Contreras obtuvo su nombre con la evangelización que llegó a ese territorio en el Siglo XVII, el cual proviene de una ermita a la que asistían franciscanos y dominicos llamada Santa María Magdalena además que dentro de la misma se encontraba una escultura de madera con la representación de Jesús, el llamado “Señor de Contreras” que fue propiedad de Tomás de Contreras.

La mayoría de los habitantes en la región de Contreras eran indígenas, campesinos, jornaleros, comuneros y un sector pequeño de trabajadores textiles que vivían en pésimas condiciones.

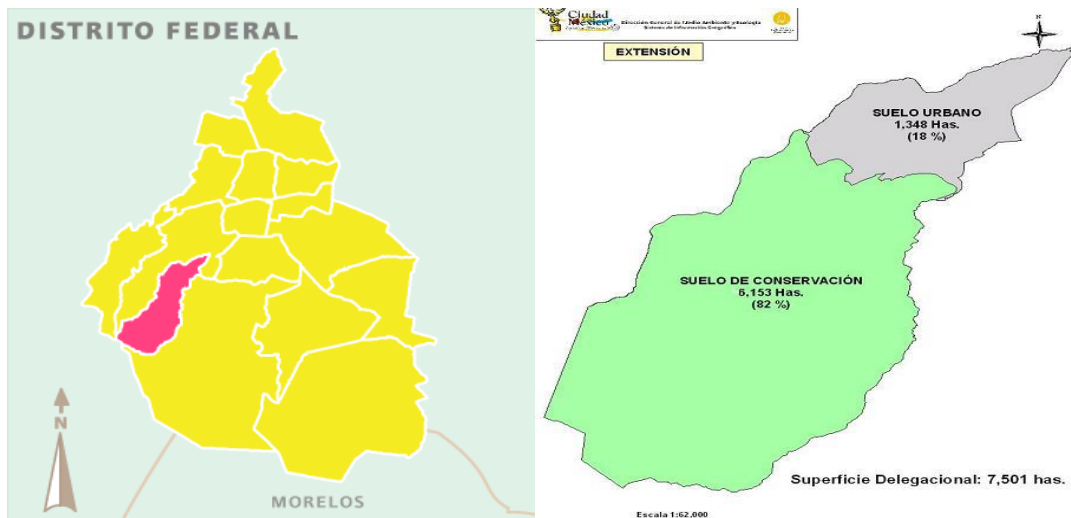
El fin de la dictadura de Porfirio Díaz, acarrió una lucha interna por el poder político. El pueblo y sus dirigentes aparecen como actores sociales para hacer

valer sus derechos, organizándose a través del "Club Democrático Antireeleccionista Vicente Guerrero", que formalmente quedó instalado el día 23 de julio de 1911, siendo elegida como su primera presidenta Socorro E. Ramírez.

La presidenta del Club Antireeleccionista, al saber que pasaría en ferrocarril, por la estación de Contreras, Don Francisco I. Madero, en su viaje a Cuernavaca, le preparó un pliego petitorio haciendo de su conocimiento los principales problemas del Pueblo de La Magdalena , ocasionados por los caciques, el cual fue entregado personalmente al candidato presidencial.

En principio, la Magdalena Contreras fungía como una de las 17 municipalidades que integraban la zona urbana. Fue creada debido al crecimiento acelerado de la población. Sin embargo, esta municipalidad no tardó en ser suprimida, ya que el 31 de diciembre de 1928, por decreto del Presidente Emilio Portes Gil, se suprimieron las 17 municipalidades y el Distrito Federal se constituyó como un Departamento Central y trece Delegaciones Políticas: General Anaya, Azcapotzalco, Guadalupe Hidalgo, Iztacalco, Coyoacán, San Ángel, La Magdalena Contreras, Cuajimalpa, Tlalpan, Iztapalapa, Xochimilco, Milpa Alta y Tláhuac.

Imagen #1 Ubicación y superficie de la delegación Magdalena Contreras



Fuente: www.mcontreras.df.gob.mx/

Entre 1919 y 1920, producto de una venta de terrenos, se formó la primera colonia en esta delegación, que es en la actualidad la colonia “La Cruz”. Posteriormente, se formaron otras colonias entre las que destacan: La Concepción, La Guadalupe, Padierna, y Santa Teresa, cuyos terrenos pertenecían a las fabricas que existían en La Magdalena y Santa Teresa que fueron fraccionadas y vendidas a sus respectivos trabajadores.

En 1929 se conforma el espacio urbano de la Delegación, los pueblos que la integran eran: La Magdalena, San Jerónimo y San Bernabé y aparecen nuevas colonias: Padierna, Santa Teresa, el Barrio de Las Calles, Puente Sierra, entre otras.

En cuanto a las vías de comunicación, eran muy pocas las que existían, una de esas vías eran los caminos que conducían a la Ciudad de México, San Ángel y Tlalpan, respectivamente. Dentro de dichos caminos, las principales calles que las integraban eran: Avenida San Jerónimo, Avenida Álvaro Obregón, Calle Emilio Carranza y el Camino viejo a la Hacienda de Eslava.

Los límites de la Delegación eran: al norte, la calle de la Asunción; al noroeste, el camino a San Ángel (hoy avenida México); al este, el Río Magdalena; al sureste, la vía del ferrocarril de Cuernavaca; al sur, Los Tepetates; al suroeste, el camino a Pueblo Nuevo y Avenida Buenavista; al oeste, el acueducto (Avenida Potrerillo) y al noroeste, esta misma avenida.

En la década de los 50, el proceso de urbanización se extiende en la jurisdicción y parte de ella se integra a la Ciudad de México, por medio de la Avenida San Jerónimo y el Camino a Contreras, absorbiendo las siguientes áreas: San Jerónimo, Héroes de Padierna, Santa Teresa, La Guadalupe, La Concepción, San Francisco, La Cruz, Las Calles, Barranca Seca, San Nicolás Totolapan y el Pueblo de La Magdalena.

Como se mencionó anteriormente, ante el rápido crecimiento poblacional, el Gobierno Federal tomó como medidas la creación de conjuntos habitacionales y en esta Delegación se dio uno muy importante en la década de los 60, entre el Camino a Contreras y San Bernabé se edificó la Unidad Independencia, es importante mencionar que de manera paralela se construye también el Periférico. Debido a esto es que se forma una continuidad y una constante conexión entre la Magdalena Contreras y para ese entonces la Ciudad de México.

Como un ejemplo de las construcciones de diversos conjuntos habitacionales a lo largo de la zona conurbada y específicamente en la Delegación Magdalena Contreras, la Unidad de Habitación y Servicios Sociales recibió el nombre de "Independencia" con motivo de la conmemoración del 150 aniversario del movimiento libertador.

Fue inaugurada el 20 de septiembre de 1960, contando con 2,237 viviendas, un supermercado, tres centros comerciales de primera necesidad, una zona comercial especializada, un centro deportivo, oficinas administrativas, de correos y telégrafos, clubes juveniles, biblioteca, salón de reuniones sociales, un teatro

cubierto y otro al aire libre, un cine con 2,200 localidades, una guardería infantil, dos escuelas primarias, un centro de seguridad social para bienestar familiar y una clínica con camas para hospitalización, que daría servicio a 20 mil personas. Todo edificado en una extensión de 33 hectáreas, de las cuales 22 por ciento eran ocupadas por edificios, 68 por ciento por parques y jardines y el 1 por ciento por calles y estacionamientos.

El crecimiento de la población siguió su tendencia y continuó creciendo de manera acelerada en la década de 1970, por lo que siguieron formándose nuevas colonias y nuevos fraccionamientos, poblando incluso los territorios que hasta ese momento siempre habían permanecido aislados, como el caso del Pueblo de San Bernabé Ocoatepec.

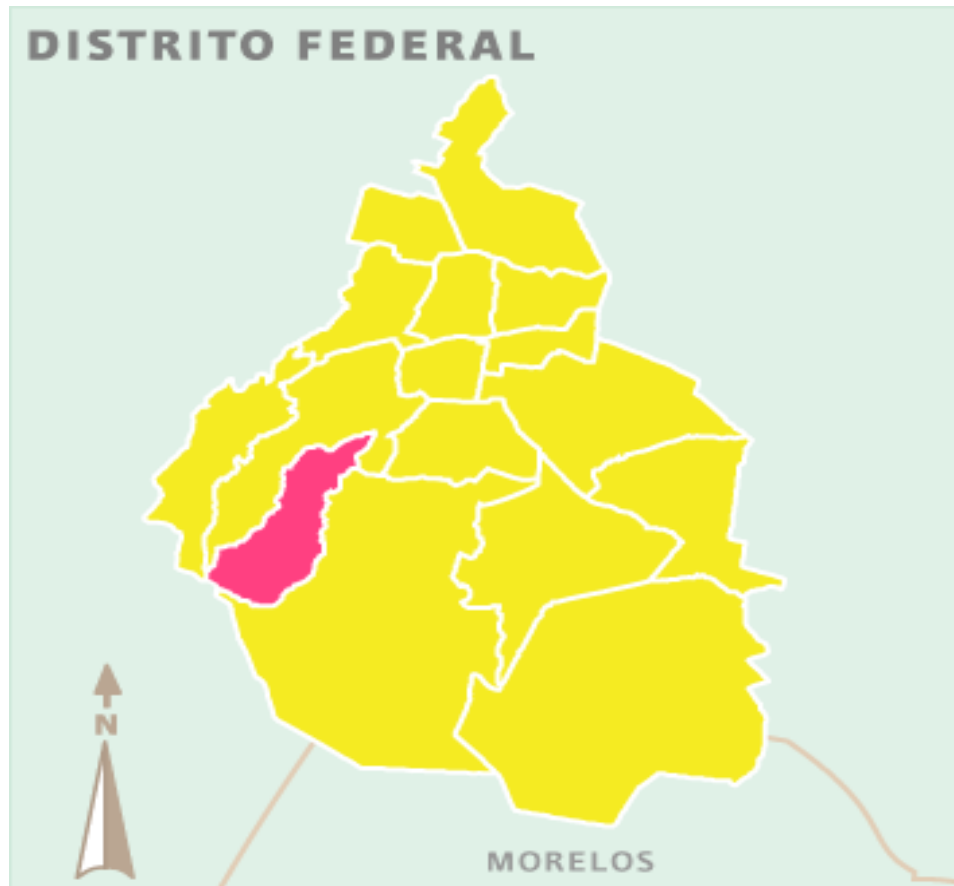
Algunas de las nuevas colonias y los fraccionamientos que nacen de la década de 1980 en adelante son: Conjunto Residencial Santa Teresa, Pedregal II, Pueblo Nuevo, Potrerillo, El Rosal, El Toro, Las Cruces, Las Palmas, Barros Sierra, Los Padres, El Tanque, Cuauhtémoc, Lomas Quebradas y La Malinche.³⁸

Es necesario mencionar que debido al crecimiento poblacional en la delegación, ya no se han creado nuevas colonias, sino que se han extendido las mismas hacia terrenos donde antes no existían construcciones, como hoy en día existen diversos edificios habitacionales en donde pueden vivir un mayor número de personas en un espacio reducido. Aumentando de esta manera la densidad poblacional de la delegación.

³⁸ www.mcontreras.df.gob.mx/

Características de la Delegación Magdalena Contreras

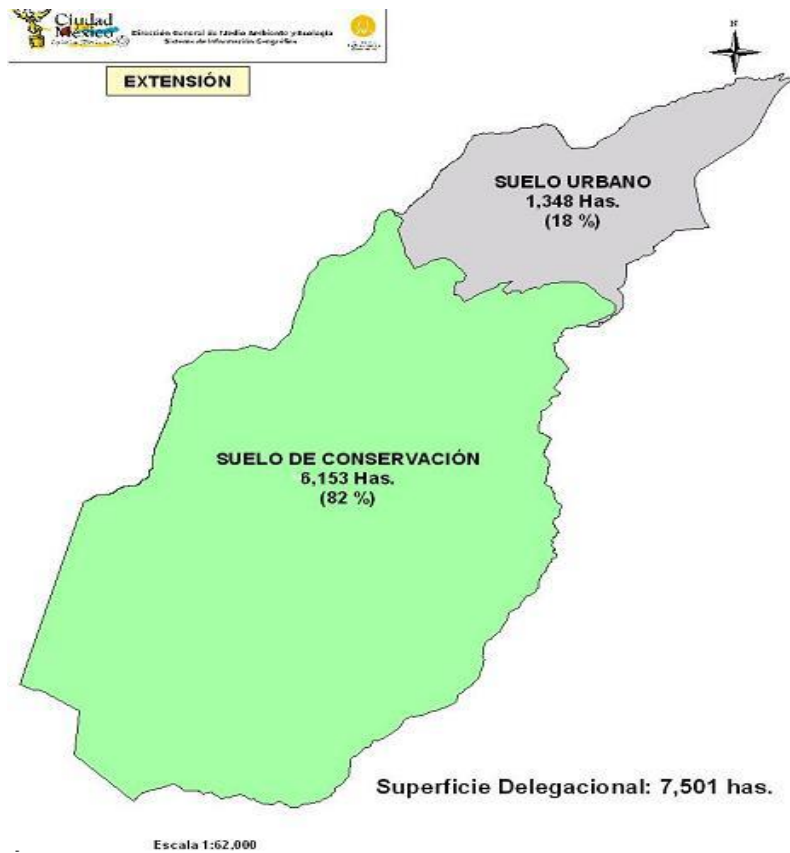
Imagen #2 Ubicación de la Delegación Magdalena Contreras en el Distrito Federal.



Fuente: 1er. Informe de Gobierno del Distrito Federal, 2013.

La delegación Magdalena Contreras está ubicada al poniente del Distrito Federal, se encuentra a 2,510 metros sobre el nivel del mar. Colinda al norte con la delegación Álvaro Obregón, al sur con la delegación Tlalpan, al oeste con Álvaro Obregón y al este con ambas delegaciones, Álvaro Obregón y Tlalpan. Cuenta con un territorio de 63.51 km², constituyendo el 4.1% del total del Distrito Federal. Ocupa el noveno lugar de extensión en comparación con las otras 15 Delegaciones, de la cual 82.5% es de conservación ecológica y solo el 17.95% de área urbana. (Imagen #2)

Imagen #3: Distribución del territorio protegido y urbano



Fuente: 1er. Informe de Gobierno del Distrito Federal, 2013.

La delegación está ubicada en el poniente de la Cuenca de México, cerca de la Sierra de la Cruces, la cual está formada por varias estructuras volcánicas; es por esto que dentro del territorio de Magdalena Contreras se encuentran elevaciones importantes como: el Cerro Panza, Nezehuiloya, Pico Acoconetla, Cerro Palmitas, Cerro Palmas, Tarumba, Cerro del Judío, Cerro Sasacapa y Cerro San Miguel.

Esto causa que algunas de las localidades ubicadas en esta delegación tengan una gran altitud. Algunas colonias con esta característica son: La Magdalena (2,500 msnm), San Bernabé Ocotepc (2,610 msnm), Cerro del Judío (2,530 msnm), San Jerónimo Lídice (2,420 msnm), San Nicolás Totolapan (2,550 msnm), Santa Teresa (2,400 msnm), Primer Dinamo (2,850 msnm y Xalancocotla (3,040 msnm).

Imagen #4: Mapa Hidrológico de la Delegación Magdalena Contreras



Fuente: 1er. Informe de Gobierno del Distrito Federal, 2013.

El territorio de la delegación también cuenta con varias afluentes de agua. Las cañadas más importantes son: Tlalpuente, Cainotitas, Atzoma y Tejocote. Magdalena Contreras tiene el único río vivo de México, el río Magdalena. Este río nace en el cerro La Palma, es alimentado por diversos manantiales y afluentes como: el río Eslava, el Tepapatlapa y El Potrero.

Una porción del agua de este río sirve para la recolección de agua en la planta de tratamiento que está localizada en el Primer Dinamo, la parte restante viaja hasta el río Mixcoac, al unirse estos dos forman el Río Churubusco, el cual desemboca en el Lago de Texcoco; obteniendo así una longitud aproximada de 22 kilómetros.

Es importante conocer las características geográficas de la delegación ya que, como podemos observar en la paginas anteriores, el territorio delegacional se encuentra en una zona donde existen diversos cerros, por lo que tiene en su interior zonas muy elevadas donde las personas habitan. Mismas que sobre pasan, en su mayoría, los 2500 metros sobre el nivel del mar y algunas llegan casi a los 3000 msnm.

Conforme se adentra en la delegación, las vialidades que existen van subiendo constantemente, por lo que se torna cada vez más complicado para los habitantes el llegar a su destino, incluso con coche propio, y por ende para el TP también se torna difícil ya que, además las calles se estrechan; y el tamaño de las unidades es muy grande en comparación con los demás automóviles, quienes también encuentran dificultades por ser calles de dos carriles con un sentido cada uno, dificultándose así la capacidad de rebasar si es que se cuenta con la “mala suerte” de encontrarse detrás de una unidad del TP.

Todo esto, aunado a la problemática de los paraderos que no son respetados, tanto por los operarios como por los usuarios; las calles que solo cuentan con un carril por sentido para salir o entrar de la delegación, además de encontrarse en mal estado con muchísimos baches y deformaciones del asfalto provocadas ya sea por lluvias o falta de mantenimiento; la falta de educación vial, ya que aún cuando las personas, que habitan o recurrentemente circulan por estas vías, son conscientes de esta problemática, aún así deciden estacionar sus propios automóviles en algunas partes de estas calles, dificultando aún mas la circulación por las mismas, denotando así una falta de educación y de cultura vial, que en este caso, es todo permitido por las autoridades de tránsito al no realizar de manera adecuada su trabajo, por no decir que en algunas ocasiones es inclusive inexistente su presencia.

Demografía de la delegación Magdalena Contreras.

En el siguiente cuadro se observa el total de la población de la Ciudad de México. Podemos observar qué porcentaje de la población total vive en la Delegación Magdalena Contreras para formar una idea de cuántas personas ocupan el TP.

Tabla #1 Distrito Federal: Población por Delegación.

DELEGACIÓN	POBLACIÓN	PORCENTAJE
Iztapalapa	1'815,786	20.51%
Gustavo A. Madero	1'185,772	13.40%
Álvaro Obregón	727,034	8.21%
Tlalpan	650,567	7.35%
Coyoacán	620,567	7.01%
Cuauhtémoc	531,831	6.01%
Venustiano Carranza	430,978	4.87%
Xochimilco	415,007	4.69%
Azcapotzalco	414,711	4.69%
Benito Juárez	385,439	4.35%
Iztacalco	384,326	4.34%
Miguel Hidalgo	372,889	4.21%
Tláhuac	360,265	4.07%
La Magdalena Contreras	239,086	2.70%
Cuajimalpa de Morelos	186,391	2.11%
Milpa Alta	130,582	1.48%
DISTRITO FEDERAL	8,851,080	100.00%

Fuente: Gobierno del Distrito Federal. Secretaría de Gobierno. Subsecretaría de Coordinación Metropolitana y Enlace Gubernamental. Elaborado con base en datos del INEGI, Censo de Población y Vivienda 2000 y 2010.

En el cuadro anterior, observamos que la población que habita en la delegación es relativamente poca, comparada con la población de las demás delegaciones; pero hay un factor a tomar en cuenta y que precisamente hablaremos de él en el siguiente cuadro: la densidad de población.

En el siguiente cuadro se observa la densidad poblacional de cada delegación, ya que no es suficiente conocer el número de habitantes puesto que el tamaño territorial de cada Delegación es diferente.

Tabla #2: Densidad de población por delegación.

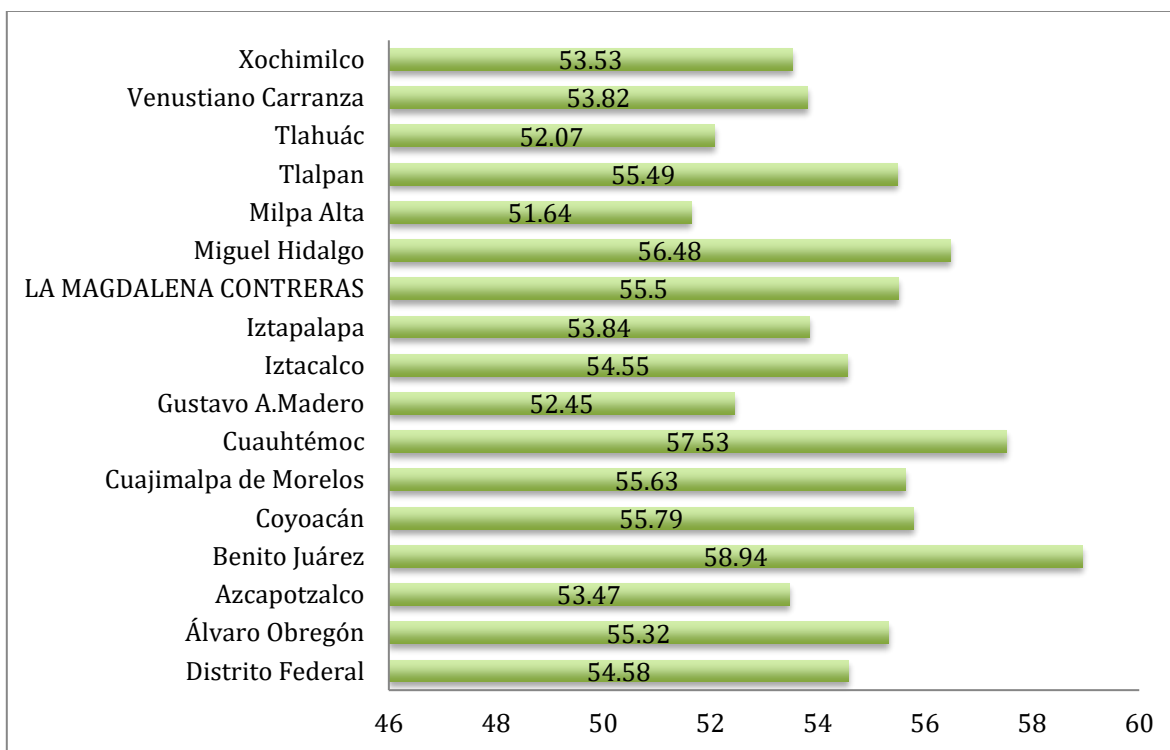
Delegación	1960	1970	1980	1990	2000	2010
Álvaro Obregón	2 269	4 708	6 590	6 626	7 083	7495.53
Azcapotzalco	11 234	16 199	18 228	14 384	13 364	12 567
Benito Juárez	19 899	22 443	20 181	15 104	13 351	14 275
Coyoacán	3 204	6 405	11 267	12 077	12 083	11 706
Cuajimalpa	270	510	1 285	1 685	2 130	2625.36
Cuauhtémoc	33 517	28 976	25 468	18 624	16 133	16 620
Gustavo A. Madero	6 582	13 478	17 197	14 410	14 040	13 474
Iztacalco	8 548	10 754	24 799	19 492	17 884	16 710
Iztapalapa	2 251	4 620	11 171	13 190	15 693	16 068.6
Magdalena Contreras	636	1179	2 705	3 049	3 470	3 736.22
Miguel Hidalgo	14 141	14 092	11 806	8 845	7 666	8 106
Milpa Alta	85	117	186	221	336	453.386
Tláhuac	296	618	1 455	2 047	2 998	3567.07
Tlalpan	197	420	1 186	1 559	1 971	2092.21
Venustiano Carranza	16 826	21 221	20 379	15 293	13 612	12 676
Xochimilco	591	979	1 828	2 279	3 107	3 487
Distrito Federal	3 247	4 583	5 887	5 490	5 737	5 901

Fuente: INEGI; Densidad de Población por Delegación.

Hay que tomar en cuenta que el 82% de la superficie delegacional es suelo de conservación, es decir, áreas verdes no habitables. Esto quiere decir que la población exacta de la delegación, que es de 239,086 habitantes, están concentrados en el 18% restante de la superficie que sí es habitable, por lo que la densidad de la delegación es considerablemente más alta, ya que es una cantidad elevada de personas que habitan la delegación en tan solo una pequeña parte de la misma que sí es habitable. Provocando que la densidad de la población, según nuestros cálculos, llegaría a ser la más alta de todas las delegaciones (20917). Es por este hecho y otros más, que los habitantes de la delegación necesitan un TP de mucha eficacia, así como de rápido y seguro, además de tenerlo en gran cantidad, ya que como se ha mencionado la poca superficie territorial, en la cual habitan una gran cantidad de personas, hace que la demanda de este servicio sea muy alta; además de que, al ser la delegación una de las mas alejadas de la ciudad, los recorridos son largos.

Otro factor importante a considerar, es la población económicamente activa (PEA), ya que esta variable indica el número de habitantes que se encuentra activa, ya sea que cuenten con un empleo o que estén en la búsqueda del mismo, por lo que requieren hacer uso del TP diariamente, al menos entre semana.

Gráfica #1 Población económicamente activa (PEA)³⁹ por Delegación.



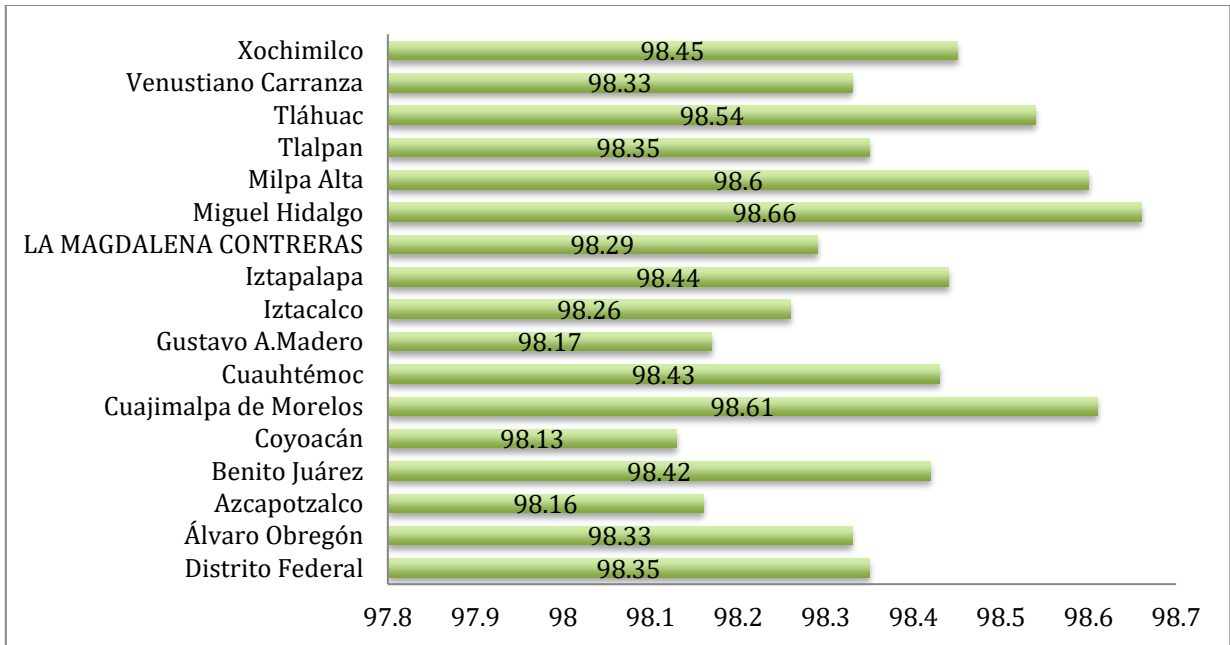
Fuente: INEGI. XII Censo general de población y viviendas. Síntesis de resultados. Distrito Federal.

Según la gráfica anterior, el 55% del total de la población de la delegación es económicamente activa, es decir, que 132,693 personas requieren desplazarse de sus respectivos hogares a diferentes destinos, algunos con recorridos cortos y otros más largos dependiendo del empleo que desempeñen.

Por otro lado, la Población económicamente activa Ocupada, representa del 55.5% del total de la PEA (132,693 habitantes), el 98.29%, es decir 130,424 personas que cuentan ya con un empleo fijo, motivo por el cual están obligados a desplazarse diariamente, realizando el mismo recorrido en el mismo horario. (Gráfica #2).

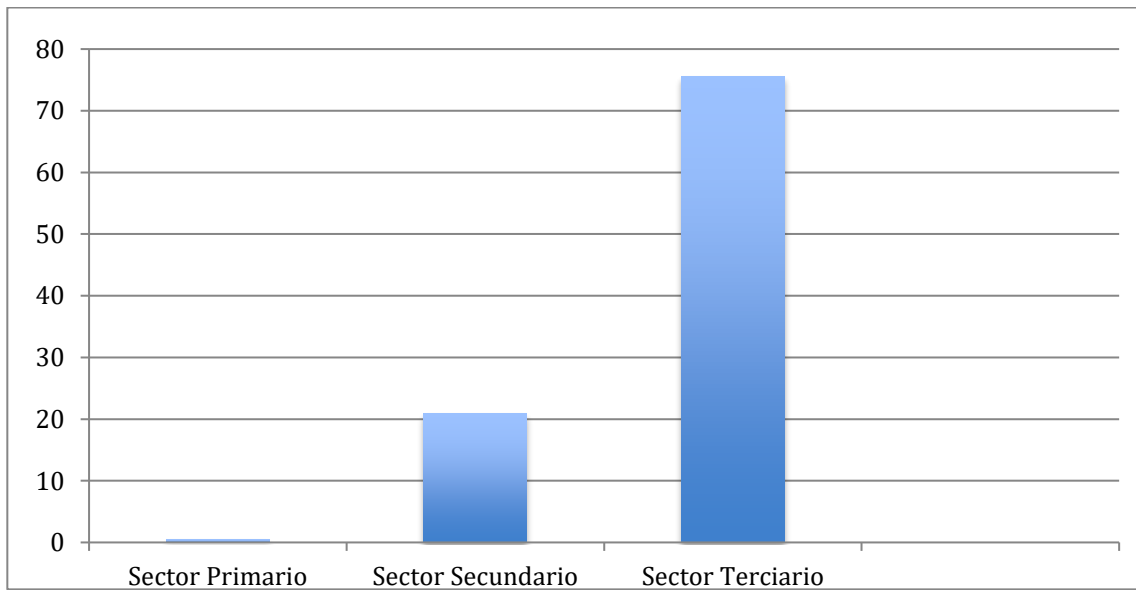
³⁹ Población económicamente activa (PEA). Conjunto de personas de más de 12 años que desempeñan una ocupación, o bien, si no la tienen, la buscan activamente.

Gráfica #2 Población económicamente activa ocupada⁴⁰ por Delegación.



Fuente: INEGI. XII Censo general de población y viviendas. Síntesis de resultados. Distrito Federal.

Gráfica #3 Población económicamente activa ocupada dividida en sectores



Fuente: INEGI XII censo general de población y viviendas. Síntesis de resultados. Distrito Federal.

⁴⁰ Población económicamente activa ocupada. Personas mayores de 12 años que se desempeñan en alguna ocupación .

La grafica anterior indica que de la PEA ocupada en la delegación, el sector primario, que se refiere a toda la población ocupada en agricultura, ganadería, aprovechamiento forestal, caza y pesca, es la de más bajo porcentaje con un 0.53%.

Por otro lado, el sector secundario, que se refiere a la población ocupada en minería, extracción de petróleo y gas, industria manufacturera, electricidad, agua y construcción, representa el 20.85%.

Por último, el sector terciario, que se refiere a la población que se desempeña en el comercio, transporte, gobierno y otros servicios, representa el 75.51%.

Tabla #3 Distribución de la población ocupada en la Delegación Magdalena Contreras según ocupación principal

Total	100%
Profesionistas y técnicos	16.48%
Funcionarios y directivos	4.59%
Trabajadores agropecuarios	0.44%
Trabajadores en la industria	21.86%
Trabajadores administrativos	13.18%
Comerciantes y ambulantes	13.32%
Trabajadores en servicios	28.11%
No especificado	2.02%

Fuente: INEGI. XII Censo general de población y viviendas. Síntesis de resultados. Distrito Federal.

Los datos anteriores significan que la mayoría de la población desempeñan su empleo como trabajadores de servicio, trabajadores en la industria y profesionistas, por lo que deben desplazarse a las diversas zonas de oficinas de gobierno o privadas, que cabe mencionar, en su mayoría se encuentran alejadas de la delegación.

Tabla #4 Distribución de la población ocupada en la Delegación Magdalena Contreras según ingreso mensual (salario mínimo)

Total	91 898
No recibe	1 649
Uno o menos	8 104
Más de uno hasta dos	33 107
Más de dos y menos de tres	17 834
De tres a cinco	11 221
Más de cinco	14 292

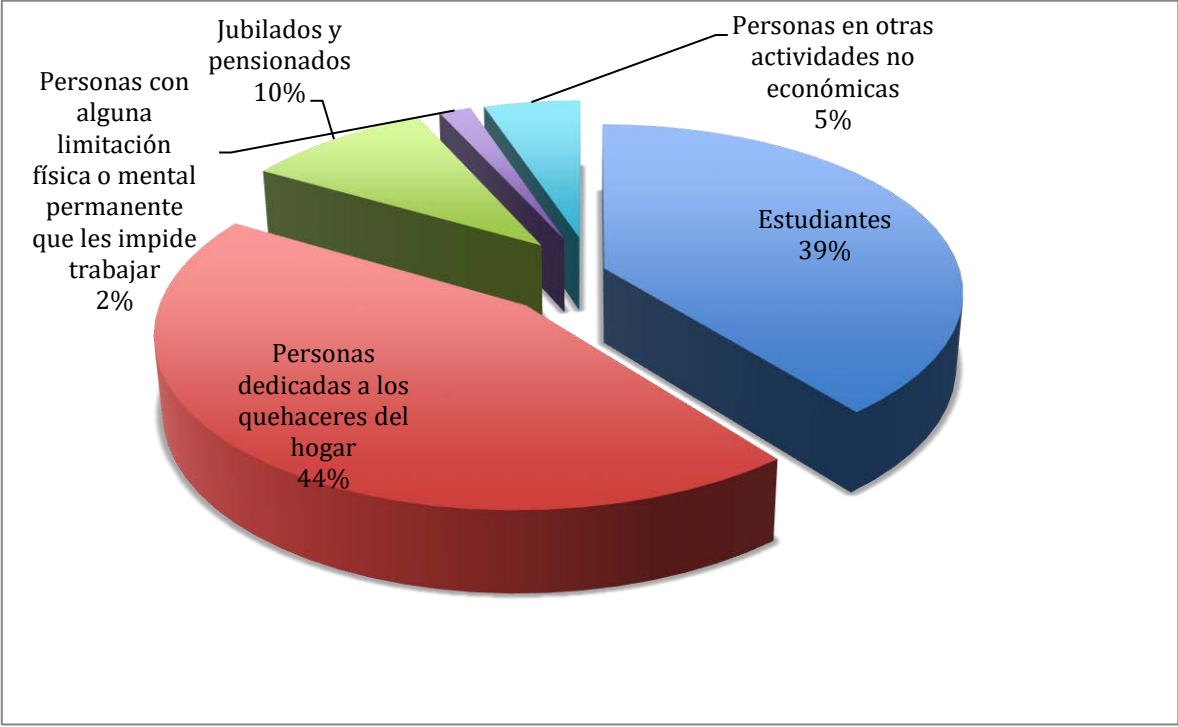
Fuente: INEGI. XII Censo general de población y viviendas. Síntesis de resultados. Distrito Federal.

El ingreso de “más de uno y hasta dos” salarios mínimos es el que predomina en la delegación es decir, la mayoría de la población no cuenta con ingresos suficientes para pagar un transporte diferente, taxis por ejemplo y mucho menos para adquirir un automóvil propio.

Si tomamos en cuenta que el salario mínimo, ronda los 70 pesos diarios, entonces podemos deducir que las personas que ganan “más de uno y hasta dos” al mes tienen un ingreso desde los 2100 hasta los 4000 pesos con el cual tienen que realizar diversas operaciones económicas, como por ejemplo mantener a sus familias, renta, compra de alimentos, servicios, entre otras muchas cosas. Es claro que con este salario, en lo último en lo que piensan las personas es en ocupar otro tipo de TP, ya que como se ha mencionado antes, las distancias desde sus hogares hasta sus respectivos trabajos son grandes, por lo que ocupar un taxi no es un alternativa por el costo que tiene y aún así no sólo ocupar el TP una sólo vez al día sino muchas veces más.

Esto sólo se refiere a una parte de la población total de la Delegación, pero es importante conocer cuáles son las actividades que realizan las personas económicamente no activas para identificar que tipo y con que frecuencia realizan recorridos a bordo del TP.

Gráfica #5 Distribución de la población de 12 años y más no económicamente activa en la Delegación Magdalena Contreras según tipo de actividad



Fuente: INEGI. Panorama sociodemográfico del Distrito Federal 2011.

La gráfica nos muestra que la gran mayoría de la población no económicamente son estudiantes o se dedican a los quehaceres del hogar, lo que significa que tienen que transportarse a diversos centros educativos en “horas pico” diariamente y las personas dedicadas al hogar necesitan desplazarse a los supermercados, tiendas de conveniencia o a realizar los pagos correspondientes del hogar, lo cual incrementa considerablemente la afluencia de personas en el TP de la delegación, ya que entre estos dos rubros suman un 83% de la Población económicamente no activa.

El usuario de TP en la delegación Magdalena Contreras

Ahora que ya se conoce la situación demográfica de la Delegación Magdalena Contreras, podemos introducirnos en el tema central, la problemática del TP de la Ruta 66 en la Delegación.

Podemos determinar entonces que los usuarios del TP, viven en zonas casi sobre pobladas debido a la alta densidad que se registra en la Delegación si tomamos en cuenta que la misma se concentra solo en el 18% del territorio total; la mayoría de las personas califican dentro de la Población Económicamente Activa (PEA) y a su vez más del 90% se encuentra ocupada, la mayor parte de los trabajadores se emplea en el sector terciario, es decir, en trabajos relacionados con gobierno y servicios y la gran parte de ellos recibe de uno o hasta dos salarios mínimos. Por otro lado la población no ocupada esta formada por estudiantes o personas que se dedican al hogar.

Entonces consideramos que los usuarios en Magdalena Contreras son personas jóvenes y adultas que perciben un sueldo bajo o que aun no tienen ingresos, lo que los obliga a usar un TP de precio bajo para poder costear otros gastos familiares o personales, pero también necesitan de uno que sea eficaz y pueda transportarlos rápidamente en horarios muy específicos.

A pesar de tener esta gran necesidad, durante la observación realizada, nos percatamos de que los usuarios contribuyen de manera activa a generar el caos vehicular que aqueja diariamente a esta zona de la ciudad.

Algunos ejemplos son:

- ✚ Solicitar ascenso y descenso de la unidad sin respetar los pocos paraderos establecidas dentro del recorrido de la Ruta, provocando así que los camiones realicen paradas continuamente, deteniéndose muchas veces hasta en 3 o 4 ocasiones en un pequeño tramo de recorrido; generando una circulación lenta en las calles.

- ✚ Contribuyen al mal estado de la unidades, no tanto en el sentido mecánico sino en el estado físico de las mismas. Realizando pintas en los asientos, rayando con objetos cortantes las ventanas y tirando su basura dentro de los autobuses.
- ✚ En muchas ocasiones presionan al operario para que viole el Reglamento de Tránsito, por ejemplo, no respetando lo semáforos o pidiendo que conduzcan a una mayor velocidad de lo permitido, ya que los usuarios deben llegar a su destino a cierta hora.

Como ya se explicó anteriormente, la Delegación tiene una ubicación geográfica muy complicada para poder trasladarse de un lugar a otro ya que es una zona boscosa y con muchas pendientes en la zona mas alta, además de que se encuentra alejada de las principales zonas de trabajo de la ciudades. Es debido a esto que hasta cierto punto es comprensible que lo usuarios exijan un TP eficaz, pero para nada justifica la falta de interés que muestran por cooperar al menos en los puntos antes mencionados. La pregunta es ahora, si los usuarios de Magdalena Contreras no ayudan a mejorar la calidad de este servicio porque no quieren o por que no se han percatado que quizá con su aportación se podría generar el inicio de un mejoramiento de las condiciones del TP, al menos, en su delegación.

CAPÍTULO 3

El operario de transporte público de la Ruta 66 y sus características.

Historia del Transporte Público en la Ciudad de México, a partir del S.XIX.

A finales del siglo XIX, el Distrito Federal era ya una ciudad con rasgos modernos, contaba con todo tipo de establecimientos que una ciudad cosmopolita debería de tener como tiendas, hoteles, restaurantes, posadas, mesones, barberías, peluquerías, sastrerías, sombrererías, librerías, así como una gran cantidad de teatros, incluso una plaza de toros. En los siguientes años la ciudad crecería de manera sustancial.⁴¹

En cuanto al transporte público, se fue modernizando al ritmo en que la ciudad entera lo hacía. A finales del siglo XIX, uno de los transportes más utilizados por los ciudadanos eran los tranvías de mulas, pequeños tranvías de 5 metros que eran jalados por mulas, en su interior contaba con bancas corridas en donde podían sentarse aproximadamente 30 personas. Existían tranvías de primera y de segunda clase, además en la parte posterior del tranvía tenían un letrero que indicaba la ruta a la cual pertenecía y el camino a seguir. Pero como en nuestros días, la relación entre la población y la estructura urbana era desequilibrada, por lo cual la demanda del transporte era excesiva, lo que provocó la insatisfacción de los usuarios.⁴²

Debido a esto, persistió la popularidad del sistema ferroviario, fue así como en febrero de 1881, el Ayuntamiento concedía a la Compañía de Ferrocarriles del Distrito Federal una autorización para el servicio urbano de pasajeros de tracción eléctrica, asimismo se estableció la distancia de los cables bajo la tierra así como la tensión eléctrica. Los trenes eran tres veces más rápidos que los tranvías de

⁴¹ Novo Salvador, *Nueva grandeza mexicana*, Editorial. Cien de México, 1992.

⁴² Icaza, Alfonso, *Así era aquello sesenta años de vida nuestra*, Editorial Botas, México, 1957.

mulas, esto tomando en cuenta que la velocidad máxima dentro de la ciudad de México era de 10 km/h. Con el establecimiento de los tranvías eléctricos y con el buen recibimiento que obtuvieron por parte de los usuarios, surgieron otras ideas, como un tranvía de 2 pisos que funcionaron por un tiempo muy corto, esto debido al temor de que en una vuelta muy cerrada se volcara. Es importante mencionar que el personal que trabajaba en los tranvías estaba perfectamente uniformado, tanto el conductor como el motorista, además de que con la llegada de estos tranvías se establecieron paradas únicamente en las esquinas.⁴³

Para inicios del siglo XX, la Compañía de Tranvías Eléctricos de México incrementó su capacidad de operación, creando así nuevas colonias dentro del Distrito Federal, generando una expansión de la ciudad. Por otro lado, en el transcurso de la entrada el nuevo siglo, llegaron a México tres automóviles procedentes de Francia, por lo que a finales de la primera década del nuevo siglo se podían observar en las calles circular autos de marca Mercedes, Thomas Flyer, Reo Tribute, Stevens, entre otras.

Este fue un acontecimiento que cambiaría la historia urbana de la ciudad de México ya que la población no sólo podría desplazarse en los tranvías, ahora los que tuvieran la posibilidad podrían comprar un auto particular y posteriormente se incluiría una forma de transporte automotor.⁴⁴

Los primeros en ocupar los automóviles fueron los Generales del ejército, cuyos choferes les compraban el auto cuando ya no lo ocuparan, para dedicarse al oficio de los “ruleteros”, que hoy en día llamamos taxistas, pero en ese entonces su función era más bien la de un chofer de pesero ya que se le hacían adaptaciones al automóvil para que pudieran entrar más personas, de manera que en el automóvil entraran 10 personas. Estos últimos fueron llamados trenes “rápidos”, quienes tenían preferencia en su recorrido y provocaba que los demás

⁴³ Silva Bahena, Miguel Ángel, Tesis de licenciatura en Geografía, *Evolución del transporte público de pasajeros en la Av. Insurgentes*, Universidad Nacional Autónoma de México.

⁴⁴ Op. Cit. Icaza, *Así era aquello sesenta años de vida nuestra*.

automóviles se detuvieran a su paso, esto con la finalidad de que hiciera muy pocas paradas.⁴⁵

Con la revolución en pleno proceso, el país entero pasaba por un cambio estructural e ideológico, en el cual el transporte jugó un papel fundamental dentro de la misma, desde el caballo hasta el ferrocarril, por lo mismo, el transporte público, su organización e infraestructura quedaron dañados al igual que sus trabajadores que se encontraban en la incertidumbre a causa de conflictos externos a ellos. Esto motivó que la eficacia y el servicio fuera malo para los usuarios, lo que provocó una mala imagen.

El gobierno tomó cartas en el asunto y empezó a operar el sistema, instaurando algunas reglas más como establecer un número específico de pasajeros dependiendo del tamaño del tranvía, así como en el caso de que este último se encontrara lleno tuviera que poner un letrero que indicara esta situación, además de la elaboración de un reglamento por parte de la Secretaría de Comunicaciones en el cual establecía enfáticamente que los tranvías sólo podían bajar o subir pasaje en las esquinas.⁴⁶

Aún con las acciones del gobierno para borrar la mala imagen que la Compañía de tranvías estaba proyectando a la población, no fue suficiente para los usuarios ya que estos últimos empezaron a buscar alternativas al mal servicio que daban los tranvías, fue así como nacieron los famosos “camioncitos”, haciendo principal uso de éstos las personas que vivían más alejados de las estaciones de los tranvías.

Al principio, esta nueva alternativa no representaba una verdadera amenaza para los tranvías a pesar de su mala época, pero lo que no vieron venir es que los conductores de los “camioncitos” no contaban con un horario ni ruta específica por lo que funcionaban como mejor le pareciera al conductor, además de que

⁴⁵ Novo Salvador, *Nueva grandeza mexicana*, Editorial. Cien de México, 1992.

⁴⁶ Aguirre Botello, Manuel, Galán Pane, Héctor. *Historia de los Transportes Eléctricos*, publicada por el D. F. Febrero 2000.

posteriormente los “camioncitos” operarían las mismas rutas e incluso sobre las mismas vías, ya que éstas se encontraban en mejor estado que las calles, lo cual provocó una obstrucción y una disminución de pasaje para los tranvías.⁴⁷

La falta de reglamentación, principalmente para los conductores de los “camioncitos”, provocó que cualquier persona que tuviera un vehículo lo suficientemente “adecuado” para usarlo como transporte público lo adaptara para dicho fin, fue así como en el periodo de 1916 a 1918 la oferta creció más que la demanda. Debido a este problema, las autoridades devolvieron la Compañía de tranvías a sus antiguos dueños lo que generó una lucha encarnizada entre estos últimos y los conductores de los “camioncitos” por ganar sus respectivas rutas y pasajeros.

Fue en este momento en que los conductores de los “camioncitos” se unieron para formar asociaciones para hacerle frente a los operadores de los tranvías;⁴⁸ un ejemplo de esto fue la instauración, por parte del gobierno, de credenciales que acreditaran a los conductores de los “camioncitos” como tal ante la sociedad.

Con el devenir de los años, los tranvías fueron perdiendo la batalla ante los “camioncitos”, ya que para 1940 sólo contaban con no más de 500 vagones, mientras que los “camioncitos” contaban con más de 2500 unidades, es así como en el año de 1946 la compañía de tranvías es finalmente derrotada ya que por la falta de calidad, confianza y capacidad fue que el Presidente Manuel A. Camacho decreta la revocación de concesiones y la nacionalización de la compañía de Transportes Eléctricos dejándola en manos del Departamento del Distrito Federal quien se hizo cargo de ella a partir de esa fecha.⁴⁹

⁴⁷ Icaza, Alfonso, *Así era aquello sesenta años de vida nuestra*, Editorial Botas, México, 1957.

⁴⁸ Aguirre Botello, Manuel, Galán Pane, Héctor. *Historia de los Transportes Eléctricos*, publicada por el D. F. Febrero 2000.

⁴⁹ Rodríguez, Jesús, Navarro Benítez, Bernardo, *El transporte Urbano de Pasajeros en la Ciudad de México en el siglo XX*, GDF, México, 1999.

En el año de 1955, durante el Gobierno de Adolfo Ruiz Cortines, el servicio del transporte eléctrico se renovó, sumando al menos 500 vagones a los ya existentes, así como incorporando los primeros 20 trolebuses, que 4 años después serían casi 200.

El avasallamiento de los “camioncitos” por toda la ciudad fue tal que se extendieron y crearon nuevas rutas, ganando más clientela. Debido a esto fue necesario mejorar las formas de prestar el servicio, por lo que se introdujeron vehículos con mayor capacidad de transportación y mejores especificaciones técnicas, esto se vio reflejado en el aumento de los usuarios a bordo de 10 a 32 del año de 1942 a 1955.⁵⁰

En 1956, se creó el Banco Nacional del Transporte, ya que con el dinero que se utilizaba para el salario del chofer, los gastos de gasolina y el importe de la letra mensual no alcanzaba para el buen mantenimiento de la unidad, por lo que los conductores se veían obligados a adquirir una nueva unidad antes de poder pagar la que ya no utilizarían.

Para 1959, se creó La Unión de Permisionarios de Transporte de Pasajeros en Camiones y Autobuses en el Distrito Federal, la cual junto con la Alianza de Camioneros, agrupó a todos los dueños de autobuses al servicio público quedando bajo el control del Departamento del Distrito Federal.

En la década de los sesentas, México gozaba de una cierta estabilidad y de un bienestar económico, lo cual se expresó en el crecimiento de las clases medias, cuyo poder de adquisición se vio reflejado en la compra de uno o dos automóviles particulares. Fue así como la ciudad se extendió más allá de sus límites, iniciando un proceso de conurbación con los municipios mexiquenses gracias a la propaganda y al crecimiento demográfico ya que se hicieron nuevos fraccionamientos como Ciudad Satélite y Echeagaray.

⁵⁰ Navarro, Bernardo y Ovidio. *Metro, Metrópoli*, México UAM/UNAM, 1989.

A partir del Siglo XX, la urbanización en la Ciudad de México se aceleró por completo debido a varios factores, entre los que destacan: la disminución de mortalidad, los altos niveles de natalidad y las grandes migraciones del campo a la ciudad, en busca de una mejor calidad de vida, manteniéndose constante el 5% de crecimiento anual entre 1950 y 1980. (Tabla #5)

Tabla #5: Población por Delegaciones y Municipios (1950-1980)

	1950	1960	1970	1980
Ciudad Central	2'234,795	2'232,133	2'902,969	2'595,823
Delegaciones Contiguas	666,444	1'792,985	3'516,242	5'183,957
Delegaciones sur	149,203	245,758	454,954	1'051,299
Distrito Federal	3'050,442	4'780,876	6'874,165	8'831,079
Municipios conurbados	232,572	521,993	2'001,662	5'009,426
Zona conurbada	3'283,014	5'392,869	8'875,787	13'840,505
Municipios Metropolitanos⁵¹	208,195	253,434	353,578	546,243
Municipios del Edo. De México	440,768	775,427	2'355,200	5'555,669
Total ZMVM	3'491,210	5'646,303	9'229,365	14'386,748

Fuente: Censos de Población D. G. E. E INEGI 1950-80.⁵²

⁵¹ **Ciudad central:** Delegaciones Cuauhtémoc, Miguel Hidalgo, Venustiano Carranza y Benito Juárez.
Delegaciones Contiguas: Azcapotzalco, Gustavo A. Madero, Álvaro Obregón, Iztapalapa, Coyoacán e Iztacalco.
Delegaciones Sur: Xochimilco, Tlalpan, Tláhuac, Magdalena Contreras, Cuajimalpa y Milpalta.
Municipios Conurbados: Naucalpan, Tlalnepantla, Nezahualcóyotl, Ecatepec, Tultitlán Atizapán, Cuautitlán Izcalli, Nicolás Romero, Coacalco, La Paz, Tecamac, Ixtapaluca, Huixquilucan, Chimalhuacán, Chalco, Cuautitlán, Chicoloapan y Texcoco.
Municipios Metropolitanos: Acolman, Amecameca, Atenco, Atlauta, Axapusco, Ayapango, Cocotitlán, Coyotepec, Chiautla, Chiconcuac, Ecatingo Huehuetoca, Isidro Fabela, Jaltenco, Juchitepec, Melchor Ocampo, Nextlalpan, Nopaltepec, Otumba, Ozumba, Papalotla, San M. De las Pirámides Temamantla, Temascalapa, Tenango del Aire, Teoloyucan, Teotihuacan, Tepetlaoxtoc, Tepetlixpa, Tepotztlán, Tezoyuca, Tlalmanalco, Tultepec, Zumpango y Tizayuca, Hgo.

⁵² Cervantes Sánchez, Enrique, *El Desarrollo de la Ciudad de México*, tomado de http://www.posgrado.unam.mx/publicaciones/ant_omnia/11/03.pdf, p. 10.

Además transitó por una serie de cambios estructurales, en su mayoría económicos, los cuales no tardarían en hacerse presentes dentro de otros ámbitos, en este caso, el ámbito espacial-urbano. La industrialización del país, a raíz de la expropiación petrolera, significó el desplazamiento del sector agropecuario, situación que dio como resultado cambios económicos, políticos, sociales, culturales y sobre todo territoriales.

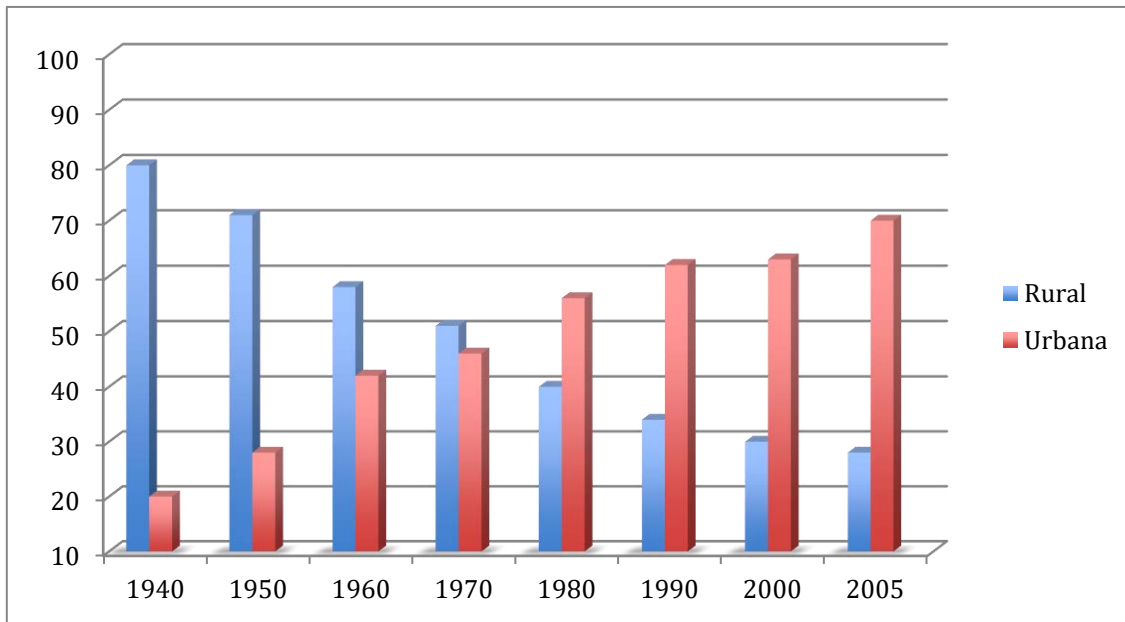
En el aspecto económico, por ejemplo, la PEA (Población Económicamente Activa) en el sector primario disminuyó de 65.4% a 14.9% entre 1940 y 2005, a diferencia de la actividad manufacturera que incrementó de 15.5% a 27% al igual que el sector terciario del 19.1% al 58%.⁵³

En el aspecto político, significó la cesión del poder de los ejidatarios a los corporativistas, obreros, empresarios y burócratas que obedecían a un solo partido.

En el ámbito social, la migración del campo a la ciudad creció, creando así una rápida urbanización con cerca de 6.1 millones de migrantes, de tal manera que los límites territoriales del Distrito Federal fueron sobrepasados, alcanzando las zonas inmediatas del Estado de México.

⁵³ Linares Zarco, Jaime, *La imagen urbana, México en el siglo XXI*, Ed. Porrúa, México, D. F. 2009, Cap. 3, p. 128.

Gráfica #6 Población urbana y rural en México 1940-2005



Fuente: Censo General de Población y Vivienda.

La ciudad no contaba con suficientes viviendas para albergar al gran número de personas que migraban, fue entonces que se empezaron a dar los asentamientos irregulares, sin embargo, a pesar de que el gobierno trató de detener dichos asentamientos con diversos desalojos, el problema los superó y obligó al Regente del Distrito Federal, Ernesto P. Uruchurtú, a cancelar las construcciones de unidades habitacionales así como la instalación de industrias nuevas, para frenar tan acelerado crecimiento poblacional. Aunado a esto mucha población de la ciudad pasó de las colonias pertenecientes al, en ese entonces, centro de la ciudad a delegaciones consideradas periféricas como Venustiano Carranza, Miguel Hidalgo, Cuauhtémoc y Benito Juárez.⁵⁴

En contra sentido, el gobierno del Estado de México, durante la administración de Isidro Fabela (1942-1945), decidió promover la construcción de zonas habitacionales e industrias para el fomento de empleo (llamada la Ley de

⁵⁴ Rodríguez López, Jesús, *Transporte Urbano de Pasajeros de la Ciudad de México*, 1997.

protección a las nuevas industrias), contrario a las instrucciones giradas por el gobierno del Distrito Federal; esto, aunado a las pequeñas poblaciones que ya existían desde tiempo atrás en el Estado de México, permitió el crecimiento poblacional de dicho estado.

Así fue como se formó la Zona Metropolitana de la Ciudad de México (ZMCM), con la inclusión de Tlalne pantla, como expansión de la Ciudad hacia el Estado de México.

Posteriormente, se incorporan los municipios de Naucalpan, Ecatepec y Chimalhuacán, a su vez, en la década de los 70 se integran Nezahualcóyotl, La Paz, Atizapán de Zaragoza, Tultitlan, Coacalco, Cuautitlán, Cuautitlán Izcalli y Huixquilucan.

En los 80, Chicoloapan, Ixtapaluca, Texcoco, Tecamac, Nicolás Romero, Zumpango, Atenco y Chalco. En la década de los 90, Teoloyucan, Melchor Ocampo, Tepoztlan, Acolman y Jaltenco, formando un total de 27 municipios conurbados.⁵⁵

Al extenderse la localización de las industrias y viviendas, también lo hicieron los comercios, servicios y zonas de oficinas, obligando a los habitantes a recorrer trayectos más largos para llegar al trabajo, a su hogar o incluso a adquirir algún bien o servicio; así con la saturación de automóviles dio inicio el problema de movilidad y transporte público en la Ciudad de México.

Esta tendencia de crecimiento exponencial de la población y su área urbana generaría aún más demanda de servicios públicos, entre ellos, el del transporte además de la gran necesidad de conectar a la Ciudad de México con el Estado de México.

⁵⁵ Op. Cit. Zarco, *La imagen urbana*, p. 128.

Una de las alternativas de la población, como pasó en décadas pasadas con los “camioncitos”, fue el uso de los famosos “peseros”, llamados así por el costo que era de un peso, estos “peseros” repitieron exactamente la misma historia de los “camioncitos” para con los tranvías ya que eran automóviles particulares que tenían poca capacidad de transportar, pero que ante la alta demanda del transporte público se vieron beneficiados al sólo hacer viajes que satisficieran la demanda. Al igual que con los “camioncitos”, fueron reconocidos dos años después.⁵⁶ Pero la demanda aún era mucha por lo que el gobierno y la ciudad estaban en busca de una medio de transporte masiva y eficaz, fue así como surgió el Sistema de Transporte Colectivo Metro.

La idea de instaurar un transporte subterráneo en la ciudad de México como una solución a la mucha demanda del transporte público ya había sido explorada desde la década de los 50, pero había sido rechazada por su alto costo, fue hasta abril de 1967 que el Presidente en turno, Gustavo Díaz Ordaz, aceptó la propuesta del Ingeniero Bernardo Quintana, quien estaba al frente de la empresa Constructores Civiles Asociados (ICA), aprovechando la visita del Presidente francés, Charles de Gaulle, y su buena relación para buscar un financiamiento del proyecto.

Fue así como en junio de 1967, en el cruce de la Avenida Chapultepec con la calle de Bucareli se lleva a cabo la ceremonia de inauguración de las obras del Metro de la Ciudad de México. Fueron poco más de dos años cuando en septiembre de 1969, un convoy naranja hace el recorrido inaugural entre las estaciones de Insurgentes y Zaragoza.

El metro ha sido y seguirá siendo la obra civil y arquitectónica más grande de la Ciudad de México, ya que se encuentra siempre en un proceso de renovación debido a las nuevas tecnologías que llegan al país.⁵⁷

⁵⁶ Rodríguez López, Jesús, *Transporte Urbano de Pasajeros de la Ciudad de México*, 1997.

⁵⁷ <http://www.metro.df.gob.mx/organismo/pendon3.html>

Con la construcción del este último, se les prohíbe circular a los “peseros” en las calles donde circulaba el metro, lo cual genera fricciones entre estos últimos y los trabajadores del metro. Ante esta situación y bajo el mando de Rubén Figueroa y del nuevo Regente del Distrito Federal, Octavio Sentíes, los camioneros crecieron por todo el espacio urbano lo que generó una evolución de este transporte para mejorar el servicio, fue así como en 1971 introdujeron camionetas tipo panel, las famosas “Combis”.⁵⁸

Poco a poco la ciudad se fue extendiendo cada vez más y las principales fuentes de trabajo se encontraban en la zona norte de la ciudad, lo que originó trayectos largos para las personas de los conjuntos habitacionales hacia sus empleos, además de que la falta de transporte colectivo rápido en gran parte de la ZMCM, hizo que los tiempos de recorrido aumentaran en buena proporción. Asimismo, el grado de motorización se incrementó, entre 1970 y 1980, de 12.7 a 7.8 habitantes por vehículo. El lógico congestionamiento vial requirió de la construcción de un sistema de vías rápidas, fue así que se construyó el Circuito Interior.

En el año de 1973, mediante un crédito, el gremio camionero compra 3200 autobuses nuevos con mayor capacidad de transportar pasajeros, estos camiones fueron llamados “delfines”, camiones en los que los usuarios sólo podían ir sentados y cobraban una tarifa más alta de lo normal. Posteriormente, entraron unidades conocidas como “ballenas”, el cual tenía capacidad de 90 a 110 personas.

En el sexenio de 1977-1982, el gobierno del Distrito Federal apoyó el desarrollo del automóvil y el entonces Regente, Carlos Hank González, aprobó el proyecto llamado “Ejes Viales”, sistema vial de avenidas compuestas por 6 carriles en un solo sentido, con el propósito de que se pudiera atravesar la ciudad de sur a norte o de oriente a poniente, también con el fin de evitar transbordos innecesarios. Esto

⁵⁸ STC-Metro, *Memoria del Metro de la Ciudad de México*. México: DDF, 1971.

sólo como un ejemplo de las pocas acciones del gobierno federal como solución a la problemática de transporte colectivo.

Además de que este tipo de políticas públicas tuvieron un efecto colateral ya que para la construcción de estas obras, se tuvieron que reubicar a miles de familias hacia el sur y oriente de la ciudad, lo cual provocó una nueva reestructuración en cuanto a las viviendas y al transporte público. A partir de 1983, la autoridad del Distrito Federal determinó apoyar el Transporte Colectivo intermodal con base en el Metro.

Para 1980, la Zona urbana (DF y 18 municipios del Estado de México) tenía 13'840,505 habitantes y los 36 municipios adicionales de la Zona Metropolitana contaban con 546,243 habitantes en un amplio territorio. Se calcula que el área urbana aumentó de 1,025 km² en 1980 a 1,300 km² en 1986 y se calcula que la población llegó a 18 millones a finales del mismo año.

En esta misma década se incrementó el número de automóviles, en 1985 existían 2.7 millones, debido al crecimiento acelerado de la población, aumentó el índice de motorización a 6.7 habitantes por vehículo. El automóvil demostró ineficiencia al transportar únicamente la quinta parte de los pasajeros y provocar contaminación en el aire. Fue por esto que bajo el mando del Regente, Carlos Hank González, a finales de 1982 se crea el organismo público Autotransporte Urbano de Pasajeros Ruta 100, con 4500 unidades repartidas en 69 rutas, cubriendo un total de 6860 kilómetros de red vial y movilizand o a 4 millones de pasajeros por día.⁵⁹

Lo anterior fue un gran logro para el gobierno ya que habría atendido la demanda, es decir, había equilibrado la demanda de los usuarios con las diferentes variantes del transporte público con las que contaba la ciudad. Dicho progreso fue heredado

⁵⁹ Rodríguez, Jesús, Navarro Benítez, Bernardo, *El transporte Urbano de Pasajeros en la Ciudad de México en el siglo XX*, GDF, México, 1999.

al siguiente sexenio, el del Presidente Miguel de la Madrid Hurtado (1982-1988) y a su regente, Ramón Aguirre Velásquez en donde logran articular y fortalecer la red de transporte público con el metro como transporte principal y los camiones, microbuses, colectivos utilizando los “ejes viales” instaurados por el regente anterior. En esta época, el transporte público operaba con efectividad.

Todo parecía indicar que el transporte público seguiría arrojando buenos resultados, pero después de un buen comienzo, se cambió la estrategia por lo que el sistema de transporte público se estancó, se negaba a modernizarse. Aunado a esto, las personas que tenían cierto nivel adquisitivo compraban vehículos particulares, lo cual representó un incremento notable en el parque vehicular, pero el transporte público significaba aún la alternativa más importante para los ciudadanos, ya que representaba el 30.56% de los viajes generados en el Valle de México, mientras que el metro transportaba al 16.3%, cifra similar al de los automóviles particulares que era del 14.26%.⁶⁰

En la siguiente administración, la de Carlos Salinas de Gortari y el regente Manuel Camacho Solís (1988-1994) se ampliaron las redes del transporte modal con la colaboración de las autoridades del Estado de México con la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) conformaron entre las dos el Consejo de Transporte del Área Metropolitana arrojando como resultado principal el primer Programa Integral de Transporte y Vialidad (PITV) cuyo objetivo principal era el diseño y aplicación de nuevos proyectos así como darle seguimiento y continuidad a los pasados.⁶¹ Fue así como se llevó a cabo la construcción de la línea “A” del metro que sería la primera línea del metro que vincularía de manera directa municipios del Estado de México con delegaciones del Distrito federal.

A finales de la década de los 80, surge el “Microbús”, un vehículo que era un punto medio entre un camión y la camioneta de panel (combi). Al principio, sólo estaban

⁶⁰ Gamboa de Buen, Jorge, *Ciudad de México, una visión*, Fondo de Cultura Económica, México, 1994.

⁶¹ Silva Bahena, Miguel Ángel, Tesis de licenciatura en Geografía, *Evolución del transporte público de pasajeros en la Av. Insurgentes*, Universidad Nacional Autónoma de México.

diseñadas para 17 pasajeros sentados, ya que tenían prohibido transportar pasajeros parados, posteriormente se modificaría el reglamento para anular esta norma, y así poder transportar aproximadamente a un total de 40 a 45 pasajeros, rebasando los límites de seguridad para este tipo de unidades. Los Microbuses eran el futuro y la apuesta que hacía el gobierno capitalino para la siguiente década.

Por obviedad, con tanta afluencia de vehículos, tanto particulares como de servicio público, la contaminación empezó a incrementar en la ciudad, problema de una ciudad moderna en la que las autoridades tomarían cartas en el asunto para contrarrestar el problema. Algunas medidas que se tomaron fueron el establecimiento de un control de emisión de gases contaminantes, mediante una verificación que se haría de manera obligatoria dos veces al año.

Pero sin duda, la decisión más polémica en cuanto a materia anticontaminante, por parte del gobierno, fue el programa “Hoy No Circula” instaurado en 1992. Al principio sólo se cumpliría en periodos invernales, pero pasó de temporal a permanente por la gran cantidad de automóviles en general con la que contaba el parque vehicular.⁶²

Así fue como en el periodo de Oscar Espinosa Villarreal (1994-1996) como regente, el transporte público concesionado cubría prácticamente 3 cuartas partes de la demanda de los ciudadanos. A su vez, se estableció la creación de más vialidades como cinco ejes, 27 pasos a desnivel, vías rápidas con cobro de peaje, entre otras opciones. Por otro lado, la ruta 100 se declaró en quiebra, lo cual significó un duro golpe a la clase trabajadora además de que tras la quiebra se abrió la puerta para concesionar los ramales que cubría esta ruta.

Fue así como llegamos a finales de siglo, con la administración de Cuauhtémoc Cárdenas Solórzano como Jefe de Gobierno del Distrito Federal (1997-2000), el

⁶² Op. Cit. Gamboa de Buen, *Ciudad de México, una visión*.

primero elegido de manera democrática por los ciudadanos de la capital. Esta administración, como las pasadas, hereda una ciudad con desequilibrios sociales.

En este caso el transporte público ya se encontraba en un proceso de retroceso debido a que se empezaron a violar las reglas, un ejemplo claro de esto fue la modificación de los “microbuses” para que pudiera transportar pasajeros parados aunque esto significara sobrepasar los límites de seguridad para los pasajeros, otros automovilistas y peatones.

Aunado a esto, el parque vehicular particular, que para este periodo representaba el 90% del total, apenas movilizaba al 24.7%⁶³ de la población lo que provocó un caos en los sistemas viales, evidenciando una polaridad extrema entre la relación directa de los autos particulares y los pasajeros que transporta con el sistema de transporte público y sus respectivos pasajeros, es decir, que las personas que tenían coche propio eran la mayoría del parque vehicular, pero al mismo tiempo eran la minoría de la población, la parte más afectada sería un transporte público que ya luchaba por su falta de modernización y falta de comodidad para los usuarios y que ahora lucharía con mucha más demanda.

Los “microbuses” representaban en este periodo más del 50% de la demanda con 26,784 unidades repartidas en 109 rutas, un crecimiento abismal con relación a la década de los 80 en donde sólo contaban con dos mil.⁶⁴

El “microbús” fue mucho tiempo la gran solución para ayudar a disminuir la demanda que los demás sistemas de transporte, exceptuando el metro, no podían satisfacer, pero al mismo tiempo provocó una desestabilización social ya que la población que es usuario de este transporte dependía exclusivamente de él para poder realizar sus actividades diarias. Pero el llamado “Pulpo camionero”, un pequeño pero poderosos grupo sufrió una crisis intergremial y los microbuses se

⁶³ Rodríguez, Jesús, Navarro Benítez, Bernardo, *El transporte Urbano de Pasajeros en la Ciudad de México en el siglo XX*, GDF, México, 1999.

⁶⁴ *Ibíd.*

vieron envueltos en invasión de rutas, duplicidad de placas, piratería, entre otras cosas, esto fue debido a que se empezó a arraigar la corrupción dentro de este pequeño grupo.

A partir del nuevo milenio, con la llegada de Andrés Manuel López Obrador como Jefe de Gobierno del Distrito Federal retoma los objetivos de administraciones pasadas, tal es el PITV 2000-2006 el cual tiene como prioridad retomar la calidad del servicio para evitar su deterioro y posible colapso, como lo que sucedió con la Ruta 100.

Para concluir esta parte, sabemos que el transporte público, en el que se basa todo el sistema, es el metro, ya que es una red muy importante de transporte de pasajeros que abarca prácticamente toda la ciudad y de donde parten los demás sistemas de transporte público. Pero en general, son los camiones, microbuses, autobuses, combis, entre otras, los que mayor demanda generan con más del 50 % de la misma. Esto se debe principalmente a: i) la población de la Ciudad de México crece exponencialmente hasta lugares en donde el metro no tiene alcance; ii) se van creando nuevas colonias lo cual genera que a su vez el transporte público tenga que adaptarse para satisfacer las necesidades de los usuarios; iii) por ende, el área urbana de la Ciudad de México se extiende cada vez más con el devenir de los años

Es por estas razones que los autobuses, microbuses, camiones, combis, entre otras son las más demandadas dentro del sistema de transporte público por los usuarios, por lo mismo, este sistema debe ser de calidad y eficaz dándole así una satisfacción, no solo a los usuarios sino a los demás conductores e incluso a ellos mismos (operarios).

Como el capítulo resume, durante tres cuartos del siglo XX pudimos observar que, debido al rápido crecimiento del área urbana de la ciudad, se fueron haciendo varias modificaciones al transporte público, primero con los tranvías, después con

los “camioncitos”, es decir, fue evolucionando tecnológicamente debido a la gran demanda que tenía el transporte, es por eso que también se modificaron reglamentos que permitieran un buen uso de las unidades.

Algunas de las reglas que los tranvías y camiones tenían que acatar eran el hacer parada para bajar y subir pasaje sólo y exclusivamente en las esquinas, contar con un letrero que indicara el lugar hacia el que iban, así como que los choferes contaran con identificación oficial por parte de la empresa dueña de las unidades, además de que a estos tranvías y “camioncitos” se les deba la preferencia ante los coches particulares.

Todas estas reglas propiciaron un buen uso de las unidades y del sistema de transporte público que a su vez satisfacía la demanda de los usuarios, pero vemos que a finales del siglo pasado se empezaron a incumplir ciertas normas, el ejemplo más claro es cuando se permitió, pese a los riesgos de seguridad, adaptar los microbuses para que los pasajeros pudieran ir parados. Hoy en día podríamos hacer una lista de virtudes y defectos del sistema de transporte público, en especial de los camiones y microbuses con rutas en específico, y los defectos serían muchísimos más que las virtudes.

Actualmente, contamos con un gran ejemplo de cómo podríamos, primero, hacer un buen uso de las unidades con las que cuenta el transporte público, una vez hecho esto darle mejoramientos a dicho sistema cada determinado tiempo; este claro ejemplo son los nuevos sistemas de transporte público con los que contamos hoy en día en nuestra gran urbe como lo son el Metrobús, creado en 2005, y los corredores que se encuentran en nuestras avenidas principales más amplias, como lo son Av. Revolución, Periférico en su totalidad, Rio Churubusco-Mixcoac, entre otras, las cuales tienen un sistema muy sencillo, el cual consiste básicamente en establecer un cierto número de paradas dentro del recorrido y que tanto el chofer como el usuario respetan, los primeros porque es una regla general y los últimos porque los primeros no permiten que se viole dicha regla.

Es así como los ascensos y descensos son en lugares establecidos, lo cual permite que las paradas sean un número exacto y el recorrido sea más eficaz y de verdadera calidad. Esto es una breve propuesta como solución, las cuales serán abordadas más adelante, pero que vale la pena mencionar debido a la falta de respeto hacia los reglamentos establecidos por parte de los actores involucrados en la problemática, incumplimientos que han generado que el TP sea un mal necesario para nuestra sociedad cuando podría ser todo lo contrario, una necesidad que podría ser bastante eficaz.

Características de la Ruta 66⁶⁵

Dentro de esta Ruta actualmente circulan 236 camiones divididos en los cinco ramales existentes:

Ramales de la Ruta 66 hasta el año 2000⁶⁶ eran:

- San Nicolás - Metro Miguel Ángel de Quevedo
- Carbonera – San Ángel
- Carbonera – San Ángel por Palmas
- San Bernabé – Metro Miguel Ángel de Quevedo
- Magdalena Contreras – San Ángel

Ramales actuales dentro de la Ruta⁶⁷ son:

- Miguel A. De Quevedo- Escuela San Bernabé Oyamel
- Miguel A. De Quevedo- Anzaldo San Bernabé Oyamel
- Miguel A. De Quevedo- Anzaldo Carbonera
- Miguel A. De Quevedo- Ocotil
- Miguel A. De Quevedo- La Magdalena por San Francisco

⁶⁵ Cabe mencionar que se trató de establecer comunicación con la persona, que ante la autoridad, aparece como representante de la ruta, para tener información sobre la historia específica de la ruta como su nacimiento, el registro de los operarios y de las unidades con las que cuenta, así como su funcionamiento, además de conocer la estructura de la misma, pero lamentablemente, no nos fue posible ya que los datos recabados (teléfono y dirección) al parecer no eran los correctos.

⁶⁶ Programa delegacional de desarrollo urbano para la Delegación Magdalena Contreras del Distrito Federal; Gaceta oficial del Distrito Federal, 28 de enero de 2005, pp. 32.

⁶⁷ Datos se obtuvieron de las entrevistas realizadas a los usuarios de la Ruta 66 y por observación.

Ninguno de los conductores de los camiones son dueños de la unidad, la gran mayoría son hijos de los dueños; tienen que cumplir por obligación, seis recorridos completos al día los cuales tardan aproximadamente una hora y media.⁶⁸

Características del recorrido Miguel Ángel de Quevedo – La Carbonera y viceversa.

Un factor fundamental para la problemática de la vialidad en la ciudad es la infraestructura urbana con la cual cuenta cada una de ellas, ya que en el entendido de que se cuenta con una mala infraestructura urbana, como consecuencia se tendrá una mala infraestructura vial, así como un mal trazado vial y un escaso desarrollo urbano. En otras palabras, la buena o mala estructura vial y urbana tienen un impacto directo en la calidad del servicio del transporte público, así como en el desarrollo urbano.

Esto es importante, ya que en la mayoría de los casos, la infraestructura vial no proporciona las condiciones necesarias para que las unidades de transporte público puedan operar de manera correcta, por ejemplo, existen paraderos en muy malas condiciones lo que provoca que las paradas establecidas ya no sean respetadas debido a su mal uso y mal estado, creando así un desorden vial, ya que se supone que dicha infraestructura vial está pensada para el beneficio de los ciudadanos, tratando de que el flujo del transporte público y demás automóviles sea rápido y práctico, lo que en el caso del TP, principalmente, no se consigue.

Un ejemplo de que con una buena planeación y una buena infraestructura vial y urbana se pueden obtener mejores resultados, es lo que se ha venido dando con el servicio de transporte público en las principales avenidas de la ciudad de México, por ejemplo en el Periférico, Av. Revolución, Circuito Bicentenario, entre otras.

⁶⁸ Datos obtenidos de la entrevista realizada a la persona encargada de llevar el registro de camiones en la terminal de la Colonia Carbonera.

En éstas se han implementado “corredores”, cuyo objetivo es circular por estas avenidas, que cabe mencionar son bastante largas y amplias, de ida y vuelta respetando cierto número de paradas a lo largo de la ruta. Esto permite que los usuarios de estos servicios puedan observar y consultar las paradas que están establecidas dentro de cada corredor y elijan la que más les convenga. Esto es bueno porque las paradas son en lugares específicos y es de conocimiento tanto de los prestadores de servicio, como de los mismos usuarios, que ambos tienen que respetar las paradas y aceptarlas, esto con el fin de agilizar la afluencia de autobuses y evitar el tránsito pesado.⁶⁹

De acuerdo con la Secretaría de Movilidad (SEMOVI) los autobuses y microbuses del transporte público concesionado son los que mayor número de viajes realizan dentro del Distrito Federal, atiende al casi 60% de la población que hace uso del transporte público. Transporta por día hábil a más de 12 millones de pasajeros. Opera en 106 Rutas de transporte con mil 163 recorridos, además existen 28 mil 508 concesionarios individuales y 10 empresas de transporte.⁷⁰

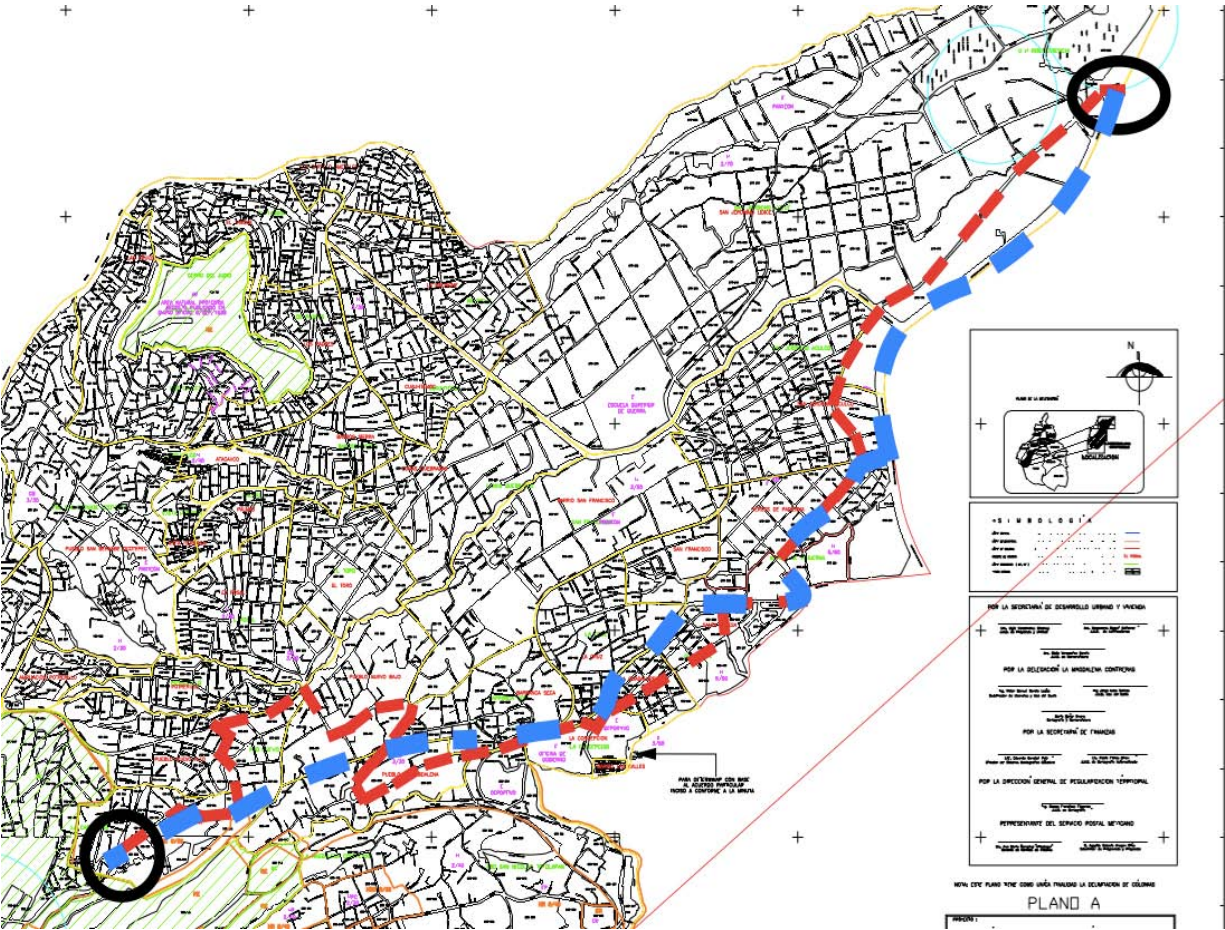
La colonia Carbonera, geográficamente, se encuentra a las faldas de un cerro, por lo que el recorrido de la colonia hacia el metro Miguel Ángel de Quevedo y viceversa no se realiza por las mismas calles, siendo este último más conflictivo que su contraparte. Esto debido principalmente, al trazado urbano y que al momento de ir ascendiendo la pendiente, las calles se hacen cada vez más angostas. Aunado a esto, existen automóviles estacionados de manera aleatoria en uno u otro carril, generando una especie de “zigzagueo” para los conductores, que hace más difícil la circulación de todos los automóviles, pero especialmente de las unidades del TP por sus grandes dimensiones.

⁶⁹Asociación de taxistas colectivos y permisionarios del oriente y ramales ruta cuarenta y nueve A.C., *Diagnostico y propuesta de acción, “Infraestructura vial”*, p. 26.

⁷⁰http://www.semovi.df.gob.mx/wb/stv/cinco_siglos_de_transporte_en_la_ciudad_de_mexico/_rid/71-page=5.html.

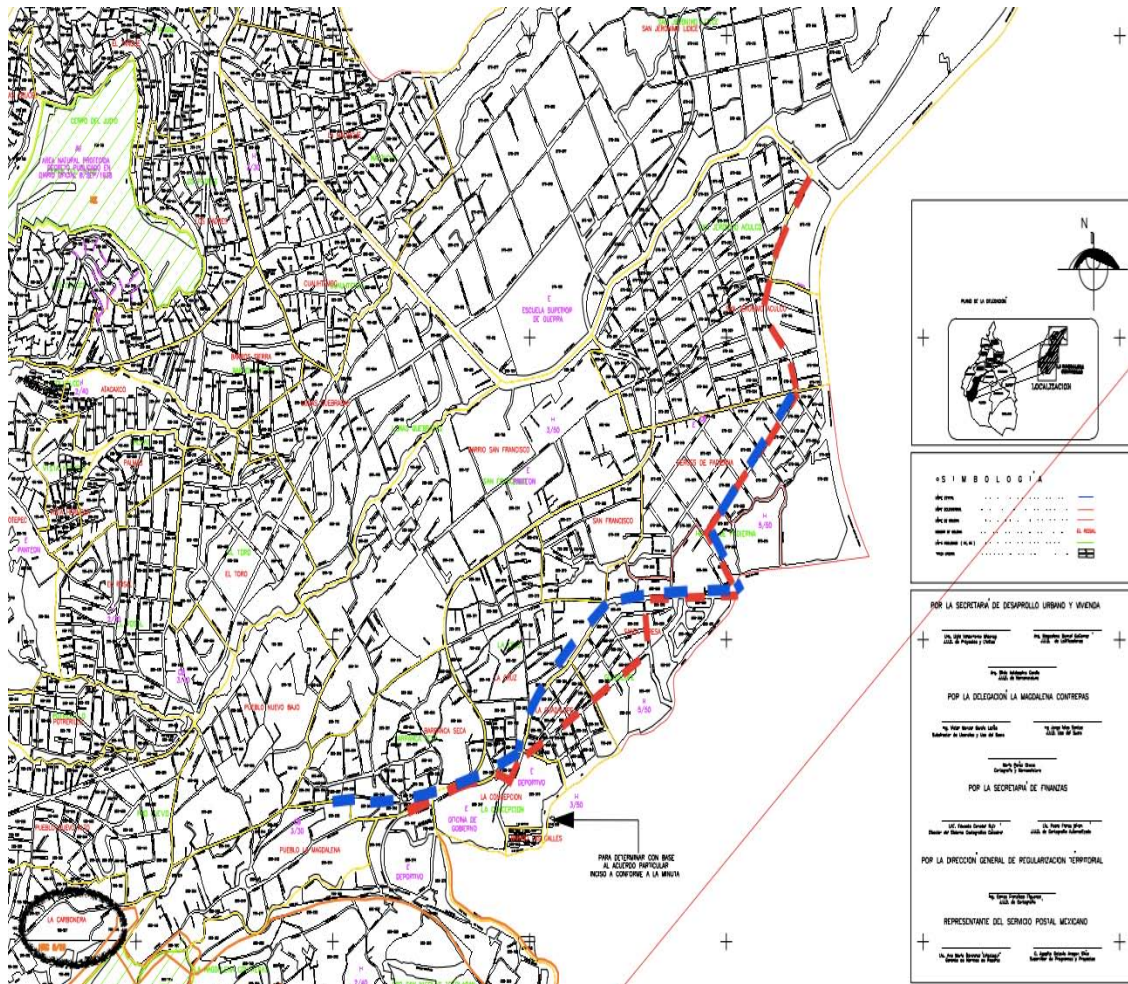
En los siguientes mapas, se trazaron los recorridos completos dentro de la delegación, así como las zonas más conflictivas dentro de los mismos.

Mapa #2 Recorrido de la Ruta 66 (Miguel Ángel de Quevedo - La Carbonera Y La Carbonera – Miguel Ángel de Quevedo) dentro de la Magdalena Contreras.



Fuente: Elaboración propia con base en el “plano de colonias” del Programa Delegacional de la delegación Magdalena Contreras del Distrito Federal.

Mapa #3 Zonas Conflictivas en la Ruta 66 (La Carbonera- Miguel Ángel de Quevedo y Miguel Ángel de Quevedo – La Carbonera) dentro de Magdalena Contreras



Fuente: Elaboración propia con base en el "plano de colonias" del Programa Delegacional de la delegación Magdalena Contreras del Distrito Federal.

Segundo actor: El operario de TP en la delegación Magdalena Contreras

Otro de los actores sociales identificados en esta problemática es el operario de transporte público, quien contribuye de manera importante a que este caos vial se agrave día con día.

Los operarios del transporte público ya tienen marcada una pauta de cómo se deben comportar según su rol social derivado de su función. Dentro de las características y acciones con las que tiene que cumplir, se encuentran: Ser mayor de 18 años, contar con una licencia de conducir de tipo “C” (permiso para conducir vehículos destinados al transporte colectivo de pasajeros⁷¹), y sobre todo respetar Reglamento de Tránsito Metropolitano.

Muchas de estos requerimientos para desempeñar dicho rol no se cumplen por parte de los solicitantes, aunque gran parte de la responsabilidad recae en las autoridades debido a que no hacen las revisiones adecuadas, cuestión que se abordará más adelante.

El problema que consideramos más grave es la falta de respeto hacia el Reglamento de Tránsito y hacia los demás sean peatones o automovilistas, lo cual es una de las causas más importantes de la problemática que aborda la presente investigación.

A continuación se mencionarán las principales reglas de tránsito que no acatan los operarios de la Ruta 66 y que contribuyen a la problemática que se desarrolla en gran parte del recorrido de la misma, de acuerdo con los resultados de las entrevistas que se hicieron a usuarios de la Ruta, a los transportistas, a la observación cercana del fenómeno y por experiencia propia.

- Artículo 5. Apartado I. Circular con licencia y permiso vigente.

⁷¹ Página Web. Catálogo único de trámites y servicios.
http://www.tramitesyservicios.df.gob.mx/wb/TyS/expedicion_y_renovacion_de_licenciatarjeton_tipos_

Apartado III. Obedecer los señalamientos de tránsito y las indicaciones de los agentes o personal de apoyo vial.

Apartado V. Respetar los límites de velocidad establecidos en los señalamientos de tránsito. A falta de ellos, la velocidad máxima en zonas escolares, peatonales , hospitales, asilos, albergues y casa hogar será de 20 km por hora.

- Artículo 6. Apartado VIII. Transportar mayor número de personas que el señalado en la tarjeta de circulación.
- Artículo 22. Apartado IV. Realizar maniobras de ascenso y descenso de pasajeros, en el carril de extrema derecha y sólo en lugares permitidos.
- Artículo 23. Apartado I. Rebasar a otro vehículo en el carril de contraflujo de los ejes viales, salvo que el vehículo este parado por alguna descompostura.⁷²

Las colonias por las que transita esta Ruta son zonas habitacionales en su mayoría, lo cual provoca que el paisaje urbano esté compuesto por escuelas, iglesias, pequeñas tiendas, unidades y calles privadas, generando tránsito pesado la mayor parte del día, acentuándose de 8 a 10 de la mañana, de 2 a 4 de la tarde y de 7 a 9 de la noche, por el horario de las jornadas laborales y de las escuelas.⁷³

⁷² Reglamento de Tránsito Metropolitano, obtenido de www.df.gob.mx

⁷³ Datos obtenidos de las entrevistas realizadas a usuarios y operadores de transporte público de la Ruta 66.

Tabla #4 Número de habitantes por Colonia

COLONIA	POBLACIÓN, 2000
Pueblo San Bernabé Ocoatepec	8,984
Paraje Subestación	8,209
El Ocotal	7,686
Los Padres	8,642
El Tanque	9,646
Las Cruces	8,597
Pueblo La Magdalena Contreras	6,528
Ampliación Lomas de San Bernabé	6,721
Cerro del Judío	
El Ermitaño	3,395
Las Palmas	4,052
Pueblo Nuevo Alto	3,787
Tierra Unida	3,150
La Carbonera	2,006
Lomas de San Bernabé	5,421
El Rosal	6,630
San Bartolo Ameyalco	5,388
Ampliación Potrerillo	1,888
Barrio Las Calles	812
Atacasco	4,090
La Malinche	10,050
Barros Sierra	5,236
Cuauhtémoc	6,713
Huayatla	4,046
La Cruz	5,277
Potreriillo	3,928
Las Huertas	1,900
Guadalupe	1,513
Pueblo Nuevo Bajo	3,194
Pueblo San Nicolás Totolapan	7,375
San Francisco	7,967
San Jerónimo Aculco	7,918
El Toro	6,461
Barranca Seca	3,692
La Concepción	3,494
Santa Teresa	1,426
Lomas Quebradas	4,318
Héroes de Padierna	5,241
San Jerónimo Lídice	16,479
U.H, IMSS Independencia	8,893
Pedregal II	792
TOTAL	221,546

Fuente: Programa delegacional de desarrollo urbano para la Delegación Magdalena Contreras del Distrito Federal; Gaceta oficial del Distrito Federal, 28 de enero de 2005, pp. 25.

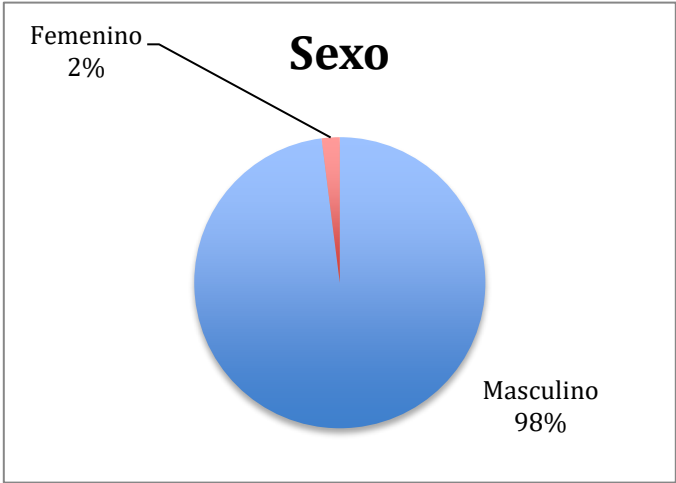
La tabla #6 muestra la población por Colonia dentro de la Delegación Magdalena Contreras, para obtener un aproximado de la población afectada. Esta nos muestra que más de 20 mil personas viven en la colonias por donde circula la ruta 66, las cuales sumadas a las colonias aledañas generan un número de afectados bastante alto teniendo en cuenta que se trata solo de una Ruta de transporte público.

Derivado de las estadísticas socioeconómicas de los transportistas que se obtuvieron del “Foro de las Américas en investigación sobre factores psicosociales, estrés y salud mental en el trabajo”, se pudieron obtener algunos datos de los transportistas en el Distrito Federal las cuales, nos ayudarán a conocer mejor a este actor que juega un papel primordial en nuestra problemática.

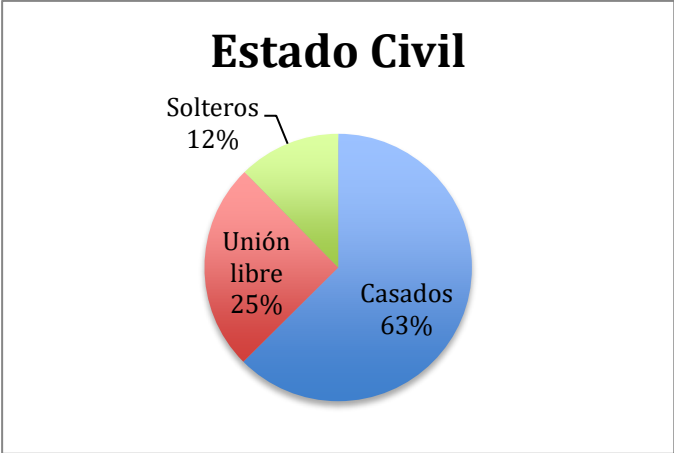
Condiciones Socioeconómicas de los Operarios del Transporte Público en la Ciudad de México

Condiciones de vida

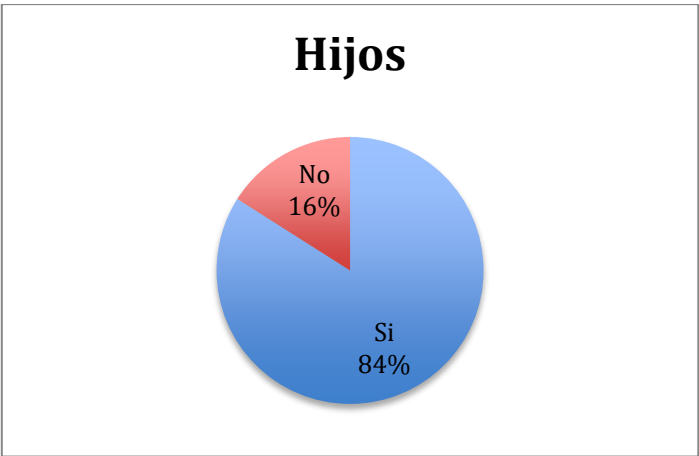
Gráfica #7



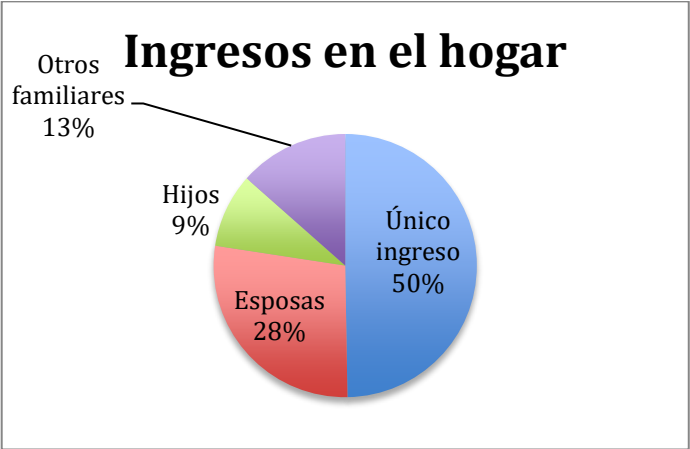
Gráfica #8



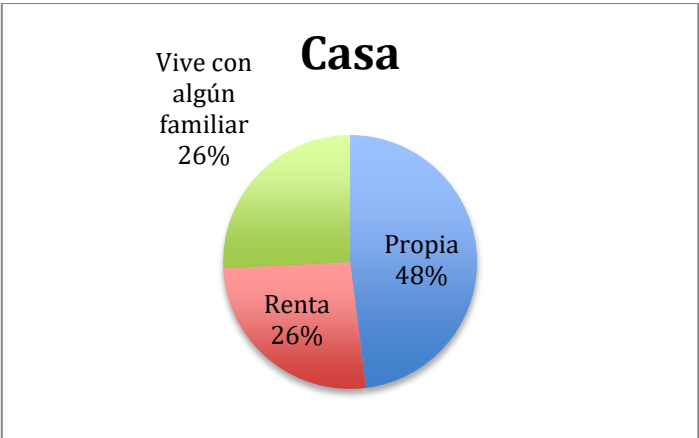
Gráfica#9



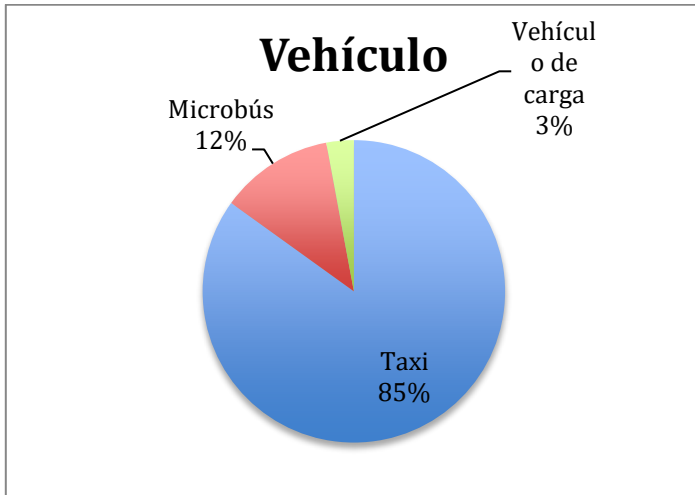
Gráfica #10



Gráfica #11



Gráfica #12



Condiciones laborales

Tabla #5 Condiciones laborales de los operarios.

	¿Cuántas horas duerme?	46% 8 horas
		25% 7 horas
		6% 9 horas
Descanso	¿Cuántas horas trabajas al día?	22.13% 10 horas
		23.83% 12 horas
	¿Tomas descansos mientras trabajas? ¿Cuándo?	88.45% si toma descansos
		54.8% mientras come
		21.95% le dedica tiempo
	¿Qué bebida consumes con más frecuencia?	75.3% agua simple
Dieta		12.5 % refresco
	¿Dónde comes habitualmente?	66.12% en casa
		25.3% en cocina económica

Accidentes	¿Cuántas veces ha sufrido un accidente de tránsito?	16.54% un accidente
		13.85% dos accidentes
		5.38% tres accidentes o más

Tabla # 6 Problemas de salud de los operarios.

Sintomatología asociada a la actividad laboral padecida la última semana	Dolor de cabeza	7%
	Dolor de cuello y hombros	14%
	Dolor de espalda	10%
	Dolor en glúteos	4%
	Dolor en muslos	2%
	Dolor en rodillas y piernas	11% ⁷⁴

Estas estadísticas nos muestran las condiciones de trabajo en las que se desempeñan las personas que laboran como operadores del TP.

Como resultado de las entrevistas realizadas a los operarios del TP, junto con las estadísticas del “Foro de las Américas en investigación sobre factores psicosociales, estrés y salud mental en el trabajo” sabemos que la edad promedio oscila alrededor de los 41 años siendo en su mayoría hombres los que se desempeñan en este empleo además de que menos de la mitad de ellos son propietarios del vehículo, la gran mayoría se encuentran casados y con hijos siendo el principal sostén de su familia, lo que supone una tarea difícil considerando que su salario semanal promedio es de \$1,346.46 teniendo que

⁷⁴ Datos de las gráficas “Condiciones socioeconómicas de los operarios del transporte público en la Ciudad de México” en: Rosales, Roselia, Berrones, Luis David, *Estilo de vida en operarios del transporte público del Distrito Federal, diferencias por edad y nivel socioeconómico*, Foro de las Américas en el trabajo. www.factorpsicosociales.com

trabajar jornadas de mas de 11 horas al día, lo cual generará un impacto en su salud a mediano o largo plazo.

Los operarios del TP, como individuos, saben qué papel juegan dentro de la sociedad pero como se mencionó en el primer capítulo existen diversos motivos, como se ejemplifica en las estadísticas mencionadas anteriormente, por los que este actor modifica la manera como se supone que debería comportarse.

Otro ejemplo que se adapta a nuestra problemática, es uno de los que mencionamos de la mano de Marrero en el primer capítulo, el rol antagónico⁷⁵, el cual es desempeñado por los compañeros de la misma Ruta generando una constante competencia para ganar el mayor número de pasajeros para poder cubrir para poder cubrir el pago al dueño de la unidad, así como las necesidades económicas familiares.

Conociendo ya a profundidad la historia del transporte público desde finales del siglo XIX hasta nuestros días, sabiendo cuales fueron sus virtudes, pero sobre todo cuales fueron sus defectos y qué papel jugaba cada actor involucrado con el TP en su respectiva época, además de conocer también, las condiciones laborales, económicas, sociales y de salud con las que cuentan los operarios del servicio, es como ahora podemos profundizar que estos últimos juegan un papel fundamental dentro de la problemática, quizá el segundo papel más importante sólo por debajo de las autoridades lo cual se abordará en el capítulo siguiente, pero existen otros factores externos a ellos que no se los permiten del todo, pero que al igual que con el usuario en el capítulo anterior, esto no justifica sus acciones.

Como en el capítulo anterior, mencionaremos algunos ejemplos en los que consideramos que el operario del TP tiene una incidencia directa en la problemática:

⁷⁵ Marrero, Adriana, "Introducción a la Sociología", FCU, 8va Edición, 2006.

- Al igual que el usuario, en este caso del otro lado de la palestra en su papel de operario de una unidad del TP, el permitir ascenso y descenso de la unidad sin respetar los pocos paraderos establecidas dentro del recorrido de la Ruta, provocando así que los camiones realicen paradas continuamente, deteniéndose muchas veces hasta en 3 o 4 ocasiones en un pequeño tramo de recorrido; generando una circulación lenta en las calles.
- No respetar los límites de velocidad establecidos por la ley, además del mal manejo de las unidades, tomando en cuenta que no son operarios de carga, sino de personas que buscan un TP efectivo, pero ante todo seguro. Misma seguridad que en la mayoría de las ocasiones no encuentran en los operarios. Tal vez este último problema es derivado, según las encuestas realizadas junto con las estadísticas, del hecho de que la mitad de los conductores de las unidades no cuenta con tarjetón para poder laborar como operarios del TP, por ende no cuentan con ninguna especialización, ni con ninguna evaluación previa que los avale como tal.
- A diferencia del usuario, son totalmente responsables del mal estado mecánico y físico con el que cuentan las unidades del TP, por ejemplo alguna descompostura mecánica, que contamine en exceso, que se encuentre sucio, que no se le de un adecuado mantenimiento tanto interior como exterior, entre otras.
- Es decir, en general, el incumplimiento con gran parte de los Artículos descritos en el Reglamento de Tránsito, otros ejemplos son, transportar a un número mayor de pasajeros de la capacidad que tiene la unidad, conducir con el volumen de la radio muy alto, circular en segundo y tercer carril, no detenerse en las luces preventivas de los semáforos, realizar los recorridos con un “chalán” quien tiene la función de recoger los pasajes y a veces gritar el destino del camión en las paradas para que los pasajeros suban, provocando que el operario se distraiga platicando y no se concentre en conducir.

Existen también factores externos a los operarios del TP que les impiden realizar de manera optima su trabajo, como por ejemplo la constitución geográfica de las calles de la delegación por donde circulan o el recibir presión por parte de los usuarios que quieren llegar rápido y cómodos a sus respectivos destinos, así como también la influencia para bien o para mal de las autoridades de transito. Pero al igual, que el actor anterior, ninguna de estos factores justifica su accionar, ya que son plenamente conscientes de las problemáticas del servicio y de cómo podrían contribuir a solucionarlos por el bien de todos.

Capítulo 4.

La autoridad y los diferentes programas para el mejoramiento del TP en la Ciudad de México.

La Ciudad de México, como ya se mencionó, ha tenido un crecimiento muy acelerado, y con ello, diversos problemas han surgido, los cuales son característicos de una mega ciudad, tal como lo es el problema del transporte público.

El gobierno ha intentado desde hace años, mediante nuevos programas o reformas a los ya existentes, mejorar el servicio de transporte público dentro del Distrito Federal y en últimos años en la Zona Conurbada de la Ciudad de México.

Uno de los programas con mayor importancia es la constitución de una Red de Transporte Público (RTP), la cual se dio a conocer el 7 de enero de 2000, dirigida principalmente a la clase popular, realizando el servicio en las zonas periféricas de la Ciudad creando una conexión con otros sistemas de transporte. RTP inició operaciones el 1 de marzo de 2000 con 2,600 trabajadores y 860 autobuses divididos en 7 Rutas.⁷⁶

Esta iniciativa, en un principio, parecía solventar de una manera u otra las necesidades de los habitantes de la Ciudad de México, pero ya son 91 Rutas las que circulan en 2015 dentro de la Red de Transporte Público porque el gobierno ha tenido que incorporar nuevas vertientes para al menos “tratar” de ir en paralelo a la crecientes necesidades de los ciudadanos hoy en día.

El 21 de diciembre de 2001 se constituyó, a raíz de la colaboración entre el Gobierno de la Ciudad de México a través de la Secretaría de finanzas y el Banco Nacional de Obras y Servicios Públicos, el “Fideicomiso para el Mejoramiento de

⁷⁶ Rtp.gob.mx <http://www.rtp.gob.mx/rtp.html>

las Vías de Comunicación del Distrito Federal” (FIMEVIC), a través de la coadyuvancia de éste se buscaría agilizar el tránsito de vehículos, reducir los tiempos hora-hombre en el transporte, reducir los índices de contaminación, etcétera.⁷⁷

El FIMEVIC se instauró, principalmente, a raíz de la construcción del segundo piso del periférico, dentro del plan de proyectos del año 2002 a 2006 del Gobierno de la ciudad de México.

Dentro de este plan gubernamental, se encontraban dos principales problemáticas:

- La infraestructura de transporte, donde se encuentran las siguientes iniciativas:
 1. El proyecto del segundo nivel del periférico.
 2. El segundo nivel de viaducto.
 3. Creación de corredores estratégicos de transporte público en vías primarias.
 4. Construcción de puentes vehiculares y distribuidores viales.
 5. Así como otras 14 acciones de las cuales destacan la adecuación de la red de semáforos, hacer efectivas las infracciones, implementación de carriles reversibles, entre otras.

- Sistemas de Transporte:
 1. Sustitución de Microbuses por autobuses y renovación de taxis.
 2. Evaluación de nuevas tecnologías.
 3. Regulación de transporte de carga.
 4. Promoción del transporte escolar y de personal.
 5. Proyecto coordinado del tren suburbano Buenavista-Huehuetoca.

⁷⁷ gobernación.gob.mx

En resumen, el Gobierno de la Ciudad de México, a través del FIMEVIC, se comprometió a realizar algunas tareas para el mejoramiento del transporte público, de las cuales destacan las siguientes: *i*) la sustitución de microbuses por autobuses y renovación de taxis; *ii*) evaluación de nuevas tecnologías para utilizar vehículos de mínima o cero contaminación en los sistemas de propulsión; *iii*) la regulación en el transporte de carga; *iv*) fortalecer la educación vial mediante un programa intensivo que promovería un uso racional del espacio y mejorar la convivencia entre la ciudadanía.⁷⁸

Estos puntos, en los cuales trabajaría la FIMEVIC, se pondrían en marcha en 2002, trece años después, podemos darnos cuenta que de las cuatro iniciativas, sólo dos se pusieron en marcha y nunca se terminaron: *i*) la sustitución de microbuses por autobuses, ya que sólo se cambiaron algunos microbuses y en determinadas rutas además de que hoy en día, en zonas más alejadas dentro de la ciudad, aún existen microbuses y autobuses en muy mal estado; y *ii*) la nueva tecnología en los vehículos de transporte público, por ejemplo el Metrobús y el Ecobus de los cuales hay muy poca existencia.

Las últimas dos iniciativas no han dado pistas de algún avance por parte del Gobierno, en el primero caso es notable que no ha habido ninguna regulación de transporte de carga en determinados horarios ya que a plena hora pico, en algunas partes de la ciudad, se encuentran transportes de alto tonelaje circulando por la misma; en el segundo caso, no se ha sabido de la existencia de algún programa gubernamental enfocado hacia los operarios y usuarios para la implementación de una cultura vial.

En general, el Gobierno de la ciudad, a través del FIMEVIC, ha realizado avances en algunas iniciativas para mejorar la movilidad dentro de la ciudad de México, pero es alarmante, que desde 2002, al alrededor de 23 iniciativas propuestas por dicha institución y que se encuentran documentadas, hoy en el año 2015, no se

⁷⁸ www.fimevic.df.gob.mx

hayan podido terminar ni siquiera la mitad.

El 24 de septiembre de 2004 la Secretaría de Transportes y Vialidad (SETRAVI, hoy SEMOVI), publicó en la Gaceta Oficial del Distrito Federal la creación del sistema de Corredores de Transporte público de pasajeros del Distrito Federal, los cuales “constituyen un sistema de transporte masivo y/o colectivo, con operación regulada, recaudo centralizado, que operan de manera exclusiva en vialidades con carriles reservados para el transporte público, total o parcialmente confinado, que cuentan con paradas predeterminadas y con infraestructura para el ascenso y descenso de pasajeros, con estaciones ubicadas a lo largo de los recorridos con terminales en su origen y destino , con una organización para la prestación del servicio como personas morales...”⁷⁹

Con el fin de atender los problemas que se presentan dentro del transporte público el Programa “Atenea” se puso en marcha el 14 de enero de 2008 con el fin de generar acción ante los actos de violencia en contra de las mujeres dentro del transporte público. Este servicio únicamente permite transportar mujeres, niños, personas con alguna discapacidad y personas de la tercera edad con un costo de 2 pesos, el cual recorre 23 rutas, transportando a más de 6 millones de usuarios.⁸⁰

Hoy en día “Atenea” ofrece servicio dentro de 25 corredores en la Ciudad:

Reforma, Eje Central, Periférico, el Eje 3 Oriente, Tlalpan, Picacho, Eje 10 Sur (Universidad), Ermita, San Ángel – Coyoacán, México Tacuba, Eje 1 Norte, Eje 7 Sur, Eje 2 Oriente, Circuito Interior, Av. IPN, Eje 6 Sur y Arenal.

También en 2008 se creó COPE-SA (Corredor Periférico S.A de C.V) por parte de los concesionarios de las Rutas 2 y 98, quienes solían circular por el Anillo Periférico; con su creación se renovaron 502 microbuses y autobuses los cuales ya tenían mucho tiempo de antigüedad y se encontraban en mal estado, en su

⁷⁹ Gaceta Oficial del Distrito Federal, 14ª época, No. 98 bis, 24 septiembre 2004.

⁸⁰ Rtp.gob.mx

lugar se introdujeron 224 autobuses nuevos para brindar un mejor servicio en el recorrido del Periférico que abarca diversas Delegaciones del Distrito Federal y algunos municipios del Estado de México.⁸¹

En 2009 el Gobierno del Distrito Federal diseñó un nuevo proyecto a través de la Red de Transporte de Pasajeros mejor conocida como RTP. El objetivo del “Proyecto Circuito Bicentenario” es brindar un servicio de transporte más rápido mediante la colocación de paradas únicas y estratégicas donde puedan subir el mayor número de pasajeros debido a que son áreas concurridas para que el autobús no tenga que detenerse con tanta frecuencia.

El denominado “Circuito Bicentenario” consta de varias rutas, tales como: Aragón-Panteón San Isidro, El Tepetatal- Metro La Raza, San Lázaro- Carmen Serdán, Metro San Lázaro- Xochimilco, Santa Catarina- Central de Abasto, Alameda Oriente- Xochimilco, Metro Cuatro Caminos. Metro Constitución de 1917, Centro Comercial Santa Fe- La Villa(por Palmas), Centro Comercial Santa Fe- La Villa (por Reforma) y Metro Martín Carrera. Metro Tacuba.

Atendiendo a otro problema muy grave que se presenta en el Distrito Federal, los autobuses que se utilizaron para desarrollar este proyecto, llamados Eco buses, tienen un diseño que permite un mayor cupo de pasajeros con un motor de tecnología de vanguardia que no contamina y contribuye al eje temático “Movilidad” del Plan Verde⁸² para el Distrito Federal.⁸³

El 29 de junio de 2015, se inauguró un nuevo corredor de autobuses destinados al transporte público llamado “Corredor Peñón – Panteón San Isidro”; éste corredor pretende beneficiar la movilidad de los habitantes de las delegaciones Venustiano Carranza, Cuauhtémoc y Azcapotzalco. Se sustituyeron 149 microbuses y

⁸¹ Cope-sa.com.mx

⁸² Plan Verde. Es una estrategia donde principalmente se pretende que todos los sectores sociales se involucren y que el planteamiento de una ciudad más limpia se convierta en una actividad sustentable, mediante 5 ejes temáticos.

MOVILIDAD. recuperar las vialidades para el transporte colectivo eficiente, menos contaminante y de calidad.(www.mexicocitypact.org)

⁸³ Rtp.gob.mx

autobuses con 112 unidades de nueva tecnología con capacidad para 90 pasajeros cada uno; además de que los operadores recibieron capacitación por parte de la Secretaría del Trabajo y Fomento al Empleo para que brinden un mejor servicio.⁸⁴

Hoy en día Metrobús cuenta ya con 5 líneas que tienen un costo de 6 pesos; la línea 1 que cuenta con 46 estaciones desde Indios Verdes a El Caminero con distintas variantes entre terminales, tales como: Indios Verdes- Insurgentes, Indios Verdes- Doctor Gálvez, Buena Vista II- El Caminero, Colonia Del Valle- Tepalcates correspondiente a la Línea 2.

La línea 2 cuenta con 36 estaciones que van desde Tepalcates a Tacubaya con distintas variantes como: Tepalcates- Etiopía, Del Moral- Colonia del Valle (Línea1), Río Frío- Colonia del Valle (Línea1), Tepalcates- Colonia del Valle (Línea1).

La Línea número 3 tiene 33 estaciones que viajan de Tenayuca a Etiopía con diferentes destinos como: Tenayuca - Balderas, Tenayuca – Buenavista III (correspondiente a la Línea 1), Tenayuca - La Raza.

La línea 4 que va de Buenavista a San Lázaro contando con 23 estaciones; sus variantes entre terminales son: Buenavista- Terminal Aeropuerto 1 y 2, Buenavista- San Lázaro (Ruta Norte), Buenavista- San Lázaro (Ruta Sur).

Por ultimo, la línea 5 con 18 estaciones que va de Río de los Remedios a San Lázaro sin tener alguna variante.

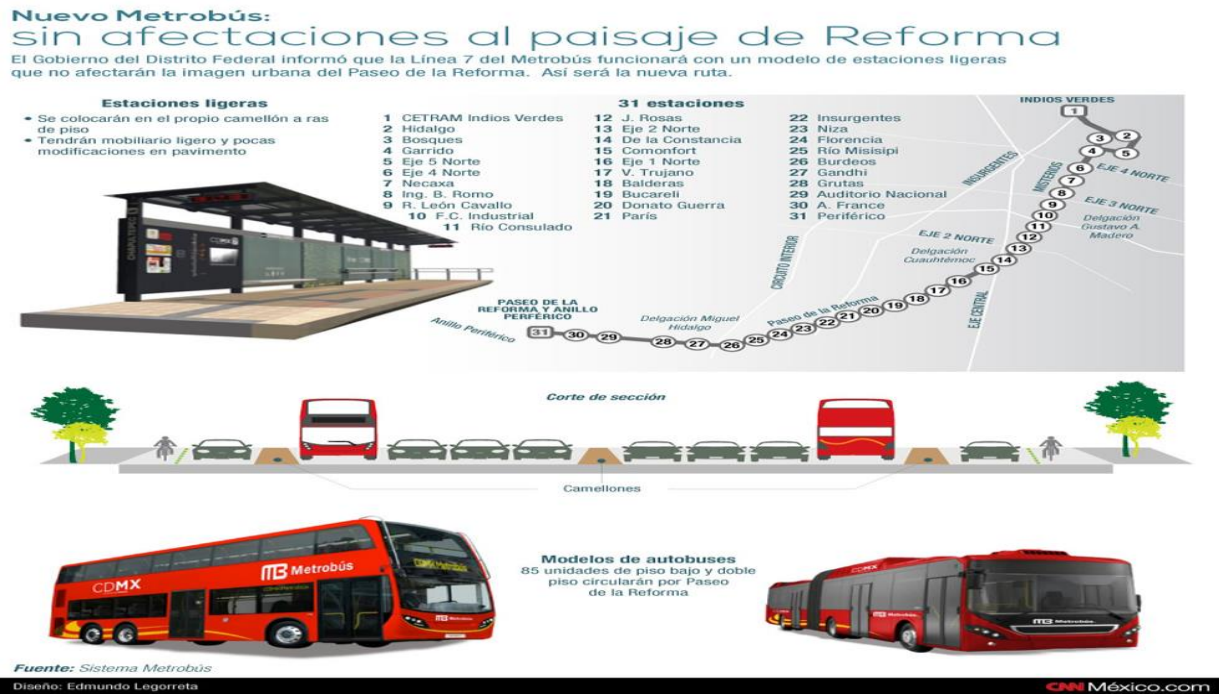
Actualmente, se encuentra en construcción la Línea 6 que se planea vaya de Aragón a El Rosario con 20 km de recorrido en las Delegaciones Gustavo A. Madero y Azcapotzalco con conexión a varias estaciones del metro y a las Líneas

⁸⁴ www.df.gob.mx

1, 3 y 5 de Metrobús, atendiendo a 145, 000 personas al día; se espera que la obra quede concluida para el mes de septiembre.⁸⁵

Además, en julio de 2015, el Jefe de Gobierno, Miguel Ángel Mancera, dio a conocer el proyecto para la construcción de la Línea 7 del Metrobús, el cual realizará recorridos desde Indios Verdes y la Villa al Auditorio Nacional y Periférico sobre Paseo de la Reforma. Contará con 85 unidades de doble piso que atenderán a 100 mil usuarios por día.⁸⁶

Imagen #5 Línea 7 de Metrobús.



Fuente: www.milenio.com

Estos son algunos ejemplos de proyectos o programas de transporte público que ha instaurado el Gobierno del Distrito Federal para tratar de cubrir la demanda de usuarios, pero al mismo tiempo que entran en vigor estas nuevas medidas, las necesidades del usuario se van modificando con lo complicado que en ocasiones resulta trabajar y vivir en la Zona conurbada de la Ciudad de México.

⁸⁵ Metrobus.df.gob.mx

⁸⁶ www.milenio.com

Debido a esto, el 14 de julio de 2014, fue anunciada por el Jefe de Gobierno del Distrito Federal, Lic. Miguel Ángel Mancera, la “Ley de movilidad” que consiste, a manera resumida, en convertir la movilidad en un derecho para cada ciudadano, es decir, incluir a todos los actores para desarrollar procesos de regulación y planeación dentro de esta problemática.

Propone jerarquizar a los actores dentro de la movilidad, priorizando al peatón, después al ciclista, usuarios de transporte público, prestadores del servicio y al final, a los usuarios de transporte particular; para así crear regulaciones específicas como el rubro de Seguridad Vial para cada sector de la pirámide.

Se plantea crear un Órgano Regulador del Transporte Público, para que supervise el servicio que ofrece el transporte público, que a partir de esta ley, serán prestados únicamente por empresas. Asimismo, se generará un Sistema Integrado dentro del transporte público que busca complementariedad entre los diversos tipos del mismo, con rutas, horarios y paradas específicas de todos y cada uno de las variantes del transporte para mejorar el funcionamiento del mismo.

A raíz de la creación de esta ley, se propuso generar un fortalecimiento institucional, es decir, una institución que respalde y guarde el cumplimiento de la misma de manera ejemplar; así fue como se decidió la transformación de la Secretaría de Transportes y Vialidad (SETRAVI) en la Secretaría de Movilidad (SEMOVI).⁸⁷

En abril del presente año, se decidió realizar modificaciones al Reglamento de Tránsito Metropolitano para endurecer las sanciones a los conflictos más recurrentes presentados en la Ciudad. Algunas de las nuevas modificaciones son:

⁸⁷ Ssp.df.gob.mx

En cuanto a los automóviles y motocicletas:

- Será sancionado el uso de celular así como sostener o colocar personas o animales en los brazos y piernas mientras se conduzca.
- Insultos a los agentes de tránsito, realizar maniobras con el vehículo para intimidar o lesionarlo y usar el claxon de forma indiscriminada.
- Todos los ocupantes del vehículo deberán portar el cinturón de seguridad y los niños menores de 12 años o con estatura menor a 1.45 deberán viajar en la parte trasera con algún sistema de sujeción.
- Las motocicletas deberán circular ocupando todo el carril y adelantarán únicamente por el carril izquierdo, solo podrán circular entre carriles cuando el tráfico este detenido.

En cuanto al transporte de carga:

- Las unidades de transporte público de pasajeros deberán circular por el carril de extrema derecha y compartir carril de forma responsable con los ciclistas.
- Otorgar tiempo suficiente para que los usuarios suban y bajen de las unidades con seguridad, en caso de personas con discapacidad deberán esperar hasta que se encuentren sujetas de forma segura.
- No podrán circular por los carriles centrales de las vías de acceso controlado o rebasar a un vehículo cuando circulen por carriles de contraflujo.
- Deberán circular con las luces interiores encendidas en horario nocturno y no podrán hacer uso de equipos de audio con niveles de volumen que sean molestos para los pasajeros.⁸⁸

Éstas son las nuevas modificaciones al Reglamento de Tránsito que buscan brindar una mayor seguridad a todos los actores, pero no basta con mejorar los Reglamentos o elevar las sanciones económicas a quien no lo respete; las leyes

⁸⁸ Periódico Excelsior 27 abril 2015.

han existido desde hace muchos años en todos los países del mundo, pero no todos tienen el mismo porcentaje de efectividad en cuanto a sus leyes en este momento.

En la Ciudad de México contamos con leyes, normas y programas que, en teoría, ayudarían a resolver los conflictos que se nos presentan, en este caso la movilidad dentro de la ciudad. El problema radica en que las leyes existen, pero no se hacen efectivas, en otras palabras, no se sanciona de la manera que está estipulada en la ley debido a la corrupción cotidiana que se vive en el país; hace falta crear mayor presión para que, como el transporte público, también se mejore el cumplimiento de las autoridades para hacer efectivas las reglas y las leyes bajo las cuales, se supone, se rige la sociedad.

Quizá el problema radica en que las acciones que se han propuesto, respecto al transporte público, únicamente se hacen con la visión de los ingenieros quienes tienen por principal meta modificar las vialidades para mejorar el tránsito y se está dejando de lado a otras ciencias como la Sociología y Antropología quienes estudiarían el impacto del transporte público en diferentes grupos sociales.⁸⁹

“El servicio de transporte urbano es expresión de un conjunto de relaciones sociales cuyo adecuado abordaje permite comprender su dinámica estructural, dar sustancia y ‘cuerpo’ a nociones de flujos, desplazamientos, orígenes y destinos y, quizás lo más relevante, dar contenido humano y social a esta importante actividad”⁹⁰. Y es justo por esto que se debe hacer un estudio multidisciplinario del transporte público de la Ciudad para poder implementar soluciones eficaces.

⁸⁹ Robles, Gilberto. “ La contraloría social desde las organizaciones civiles: Un estudio de caso sobre transporte público concesionado en la Ciudad de México”, Tesis para obtener la maestría en Estudios Políticos y Sociales en Universidad Nacional Autónoma de México, UNAM, 2013.

⁹⁰ Navarro Benítez, Bernardo, “Gestión del Transporte Público de la Ciudad de México. Diseño de estructura”, UAM, México, 1995.

Impacto de los Programas de Transporte Público en la Delegación Magdalena Contreras.

Ya se han hecho mención de diversos proyectos que ha llevado a la práctica el gobierno, pero cuáles de ellos han impactado y de qué manera lo han hecho en la Delegación Magdalena Contreras, será el siguiente tema a tratar.

En cuanto a RTP (Red de Transporte de Pasajeros) la única ruta que circula dentro de la Delegación es la número 128 que viaja de Metro Universidad a San Bernabé Oyamel.⁹¹

Imagen #6 Ruta 128 RTP.



Fuente: rtp.gb.mx . Dirección de Operación

⁹¹Rtp.gob.mx

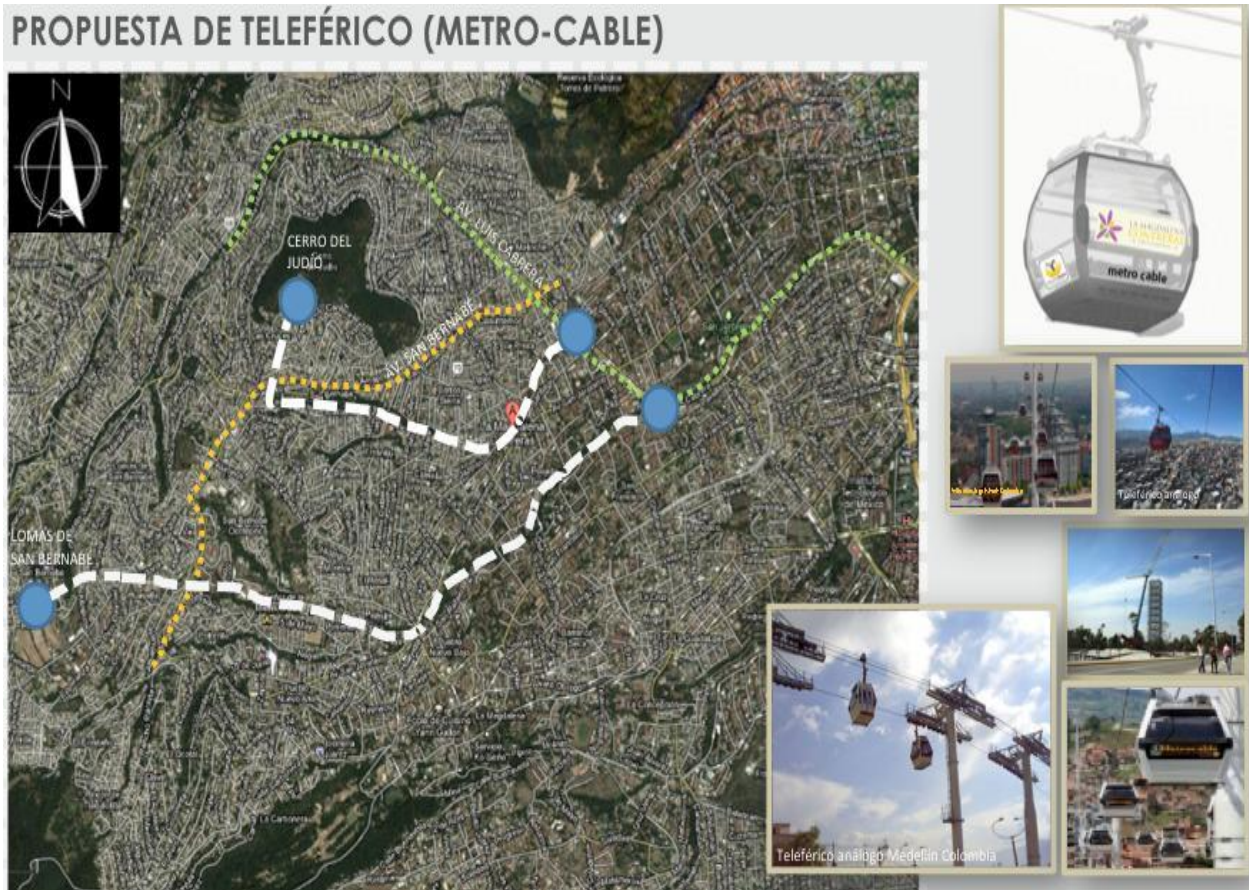
Como se observa en la imagen, la ruta 128 únicamente llega a Magdalena Contreras por Avenida San Jerónimo, lo cual nos indica que RTP no cubre las necesidades de movilidad de los habitantes de la Delegación al sólo contar con una ruta dentro de la misma. El servicio Atenea, al igual, sólo circula en esta Ruta dentro de la Delegación.

Un proyecto que se propuso el año pasado para tratar de solucionar el problema de transporte público dentro de la Delegación, es el "CABLEBÚS. En enero de 2014, se llevó a cabo la licitación para construir el teleférico en Magdalena Contreras, se dio a conocer que sería un proyecto tripartito donde participarían una empresa privada y los gobiernos federal y capitalino.

Se planeaba que realizara recorridos con una capacidad de 19 personas por viaje, del Metro Copilco hasta el paradero de San Bernabé reduciendo el tiempo del recorrido que puede durar en ocasiones hasta 2 horas a uno de 15 o 20 minutos; así como pequeños recorridos de San Bernabé a la Caja Popular y de San Nicolás hacia el Cerro del Judío para transportar a los habitantes de las zonas bajas a las altas y viceversa, disminuyendo el conflicto vial.⁹²

⁹² Periódico Excelsior. 27 Octubre 2014.

Imagen #7 Propuesta de teleférico en Magdalena Contreras



Fuente: obras.web.mx

En noviembre de 2014 la delegada de Magdalena Contreras, Leticia Quezada informó que el proyecto del teleférico estaba detenido por falta de recursos; su construcción necesita una inversión de dos mil 300 millones de pesos, pero mencionó que se buscaría apoyo y recurso internacional.⁹³ Se tenía planeado que de ser conseguido el financiamiento se iniciaría la construcción el segundo semestre de este año pero hasta hoy no se sabe si sigue en pie el proyecto.

Han sido muchos y diferentes los programas que se han implementado en la Ciudad de México y muchas veces los resultados que nos comunican los funcionarios públicos no son de lo más apegado a la realidad; por eso, conocer el punto de vista de los usuarios del transporte público que utilizan cotidianamente,

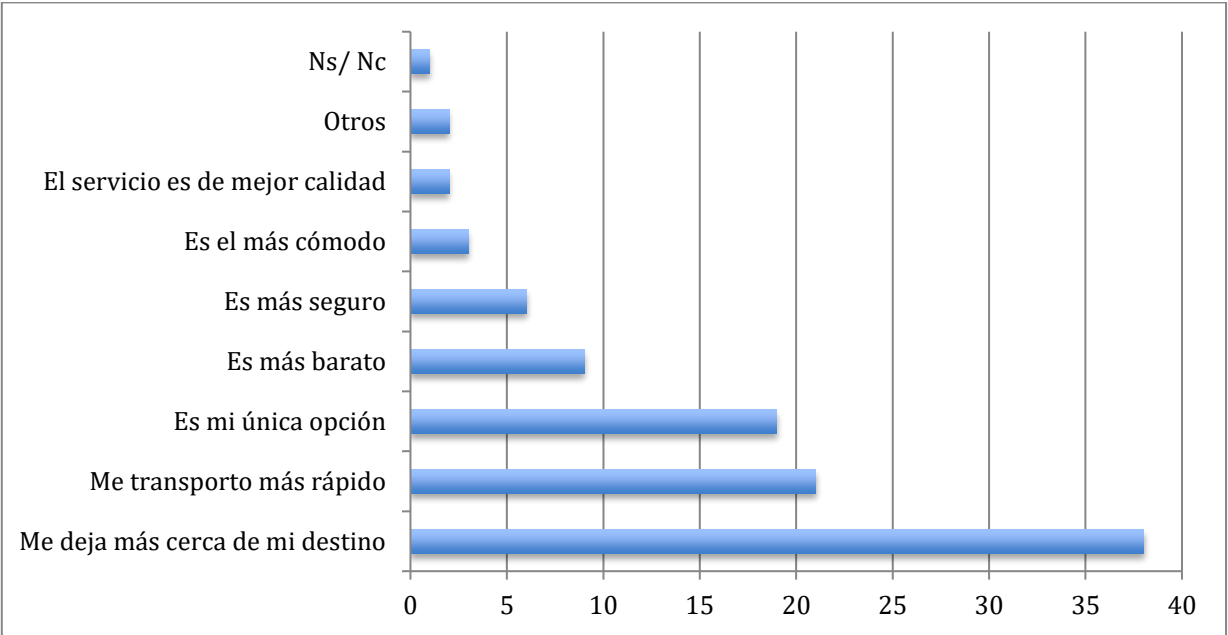
⁹³ Periódico El Universal. 25 de noviembre 2014.

se vuelve de suma importancia para saber hasta dónde y de qué manera se han podido solucionar o no los problemas del transporte público.

De acuerdo con la encuesta realizada por la empresa “DINAMIA”⁹⁴, Investigación social estratégica sobre la calidad del servicio de transporte público de los usuarios de la Ciudad de México y su Zona Metropolitana, en noviembre de 2014, estos son los resultados en cuanto a la percepción del usuario respecto a la calidad del servicio de transporte público.

- ¿Cuál es la principal razón por la que elige este transporte?

Gráfica #13

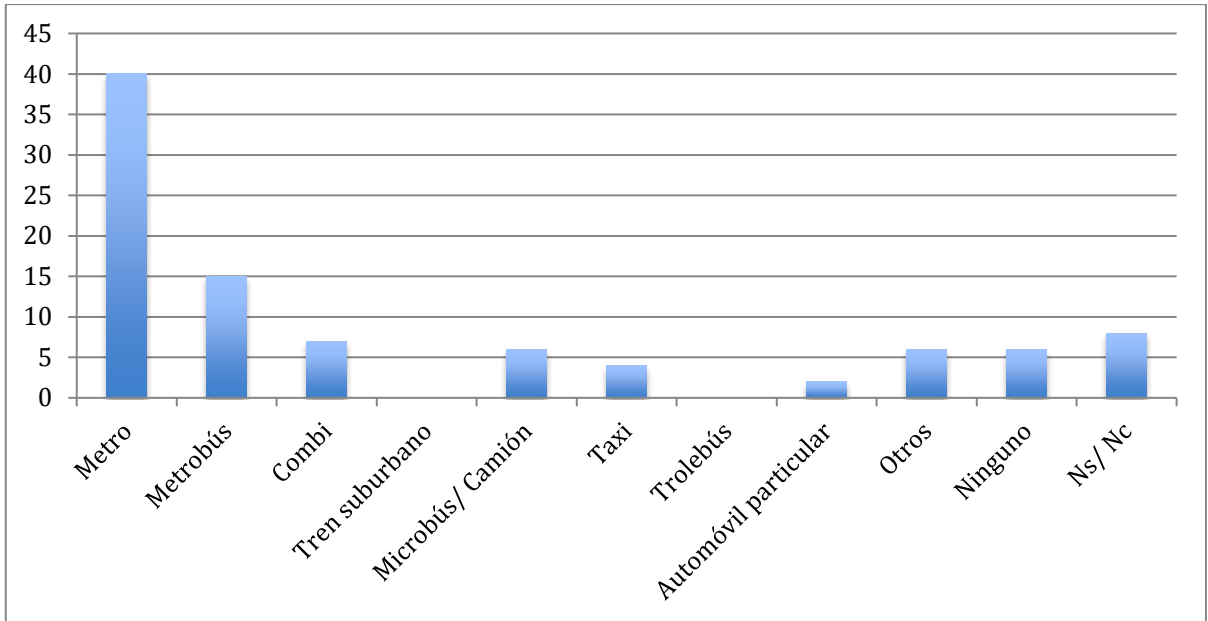


Fuente: Encuesta sobre transporte público en la Zona Metropolitana de la Ciudad de México

⁹⁴ DINAMIA. Investigación social estratégica. Es una empresa experta en investigación social estratégica, tanto en el campo de investigación de mercado, realizan investigaciones a marcas y productos de consumo así como en el de opinión pública donde colaboran con instituciones públicas, ONG’s, candidatos y campañas políticas.

- ¿Cuál considera que es el mejor transporte?

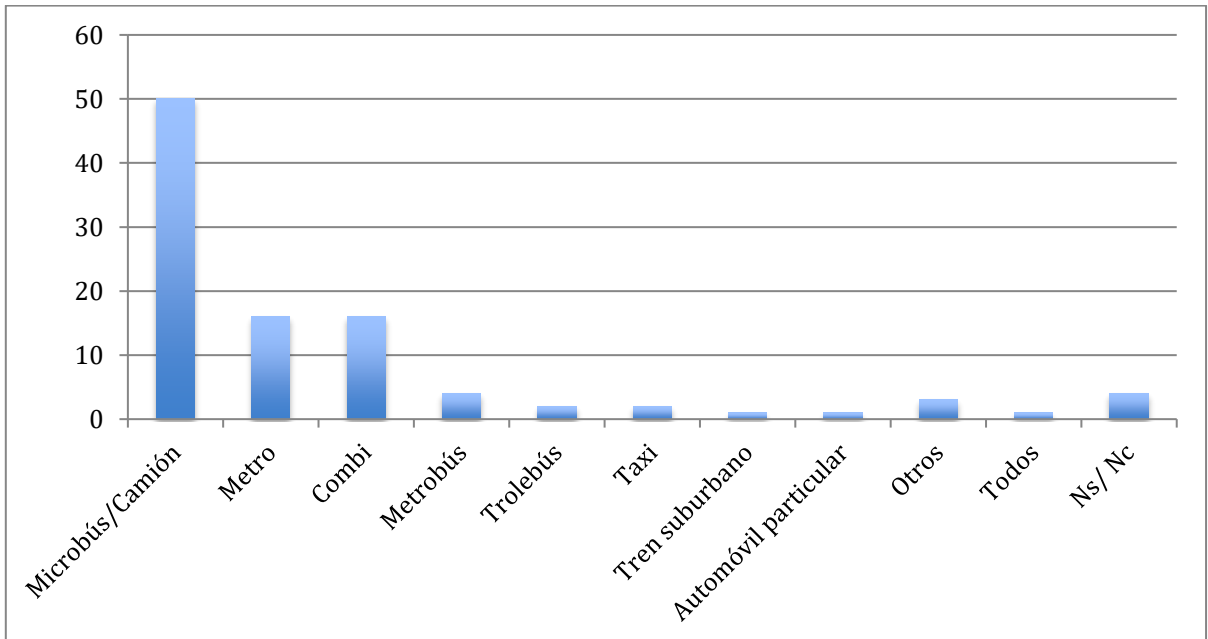
Gráfica #14



Fuente: Encuesta sobre transporte público en la Zona Metropolitana de la Ciudad de México.

- ¿Cuál es el peor?

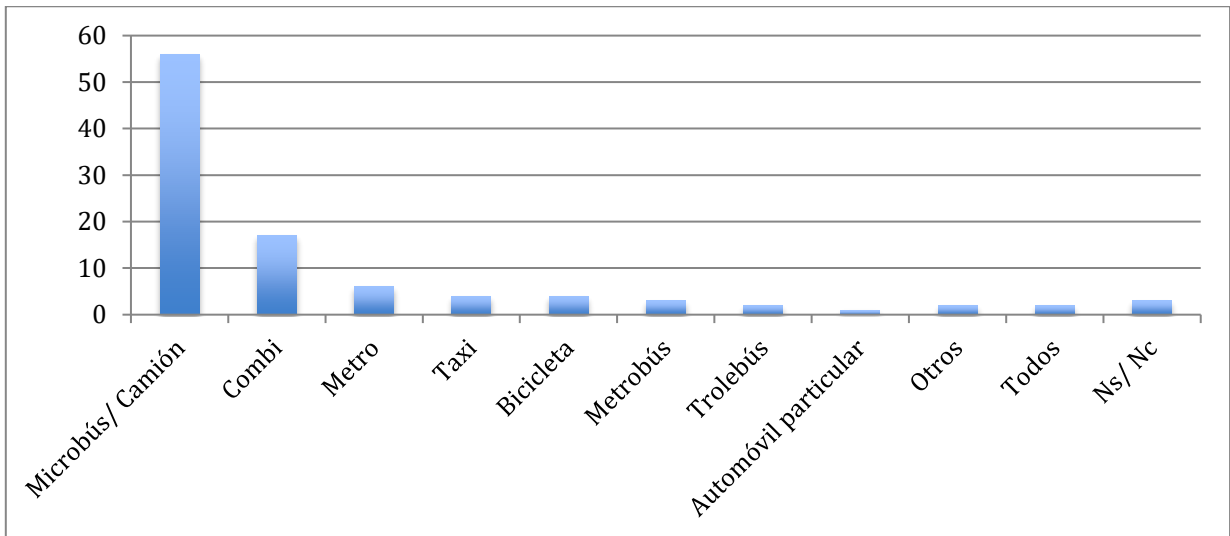
Gráfica #15



Fuente: Encuesta sobre transporte público en la Zona Metropolitana de la Ciudad de México.

- ¿Cuál consideras que es más peligroso?

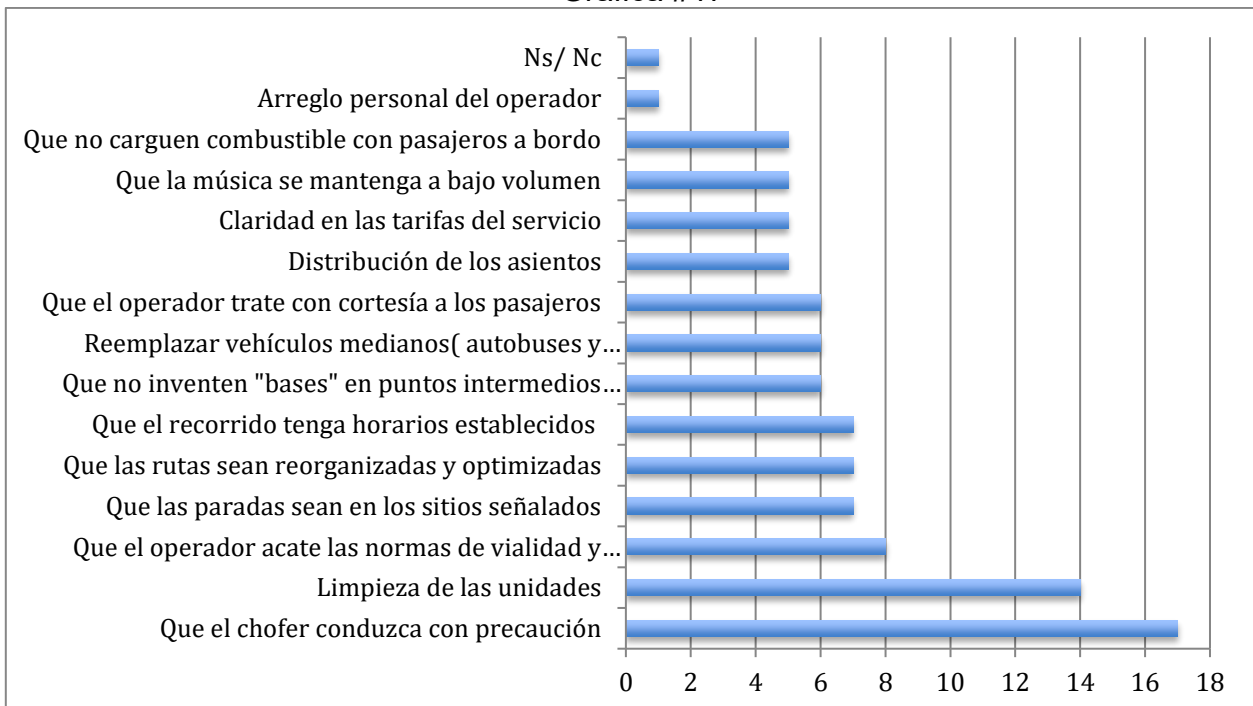
Gráfica #16



Fuente: Encuesta sobre transporte público en la Zona Metropolitana de la Ciudad de México.

- En el transporte público. ¿Qué aspectos le parecen clave para mejorar la calidad del servicio? Mencione las 3 más importantes.

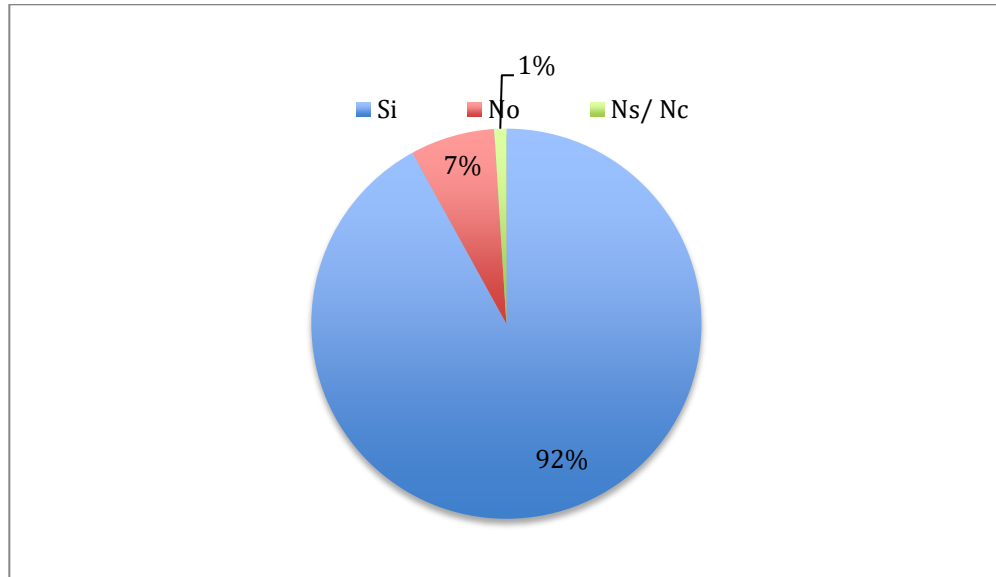
Gráfica #17



Fuente: Encuesta sobre transporte público en la Zona Metropolitana de la Ciudad de México.

- Si los conductores de una ruta que usted utiliza se comprometieran a corregir estos aspectos para mejorar el servicio, ¿estaría dispuesto a participar de alguna forma en el esfuerzo?

Gráfica #18



Fuente: Encuesta sobre transporte público en la Zona Metropolitana de la Ciudad de México.

Como podemos observar en las gráficas anteriores, el servicio de transporte público ofrecido por microbuses y camiones es el segundo medio de transporte más utilizado y el peor calificado, según la encuesta; es considerado el más peligroso y el peor medio para transportarse en la Ciudad de México y la Zona Metropolitana.

Los usuarios encuestados dieron más de 10 opciones diferentes de solución al problema que presenta el transporte público, todas y cada una de ellas habla acerca de lo que hacen mal o dejan de hacer los operarios de las unidades, pero nunca respondieron con alguna solución que empiece por ellos mismos, los usuarios.

⁹⁵ Datos de las gráficas obtenido de la Encuesta sobre transporte público en la Zona Metropolitana de la Ciudad de México. www.dinamia.com.mx

Es claro que a pesar de las diferentes programas y reformas que el gobierno ha realizado al sistema del TP para su mejora, sigue haciendo mucha falta que se cumpla por completo todas las propuestas que se hacen y que se firman. Lo podemos ver en las promesas del FIMEVIC del cual no se cumplieron ni la mitad desde el año 2002. O en su caso, que se presenten proyectos que sean verdaderamente viables, tanto estructural como económicamente para el beneficio real de los usuarios y no sólo presentar iniciativas insostenibles por el simple hecho de cumplir ante la sociedad civil, como por ejemplo el famoso “Cablebús” en la Magdalena Contreras.

A lo largo de esta investigación, hemos mantenido que los tres actores involucrados en la problemática tienen un peso específico dentro de la misma. Es decir, los tres tienen responsabilidades que no cumplen por una u otra razón, pero el que nosotros creemos que es el principal responsable de la situación, por el simple hecho de tener muchas más facultades como actor, es la autoridad.

Al igual que en los capítulos pasados con los demás actores, mencionaremos ejemplos de situaciones específicas en las cuales la autoridad, como principal actor responsable de la problemática, tiene fallas al no realizar de manera óptima sus funciones:

- Llevar a cabo políticas públicas que no se cumplen al 100%, es decir, proponer ideas, reglamentos o leyes bajo las cuales se pretende mejorar la calidad del derecho de la movilidad de todo ciudadano, ya sea operario de TP, usuario, autoridad, peatón, automovilista particular, entre otras. Por ejemplo, el ya tan mencionado FIMEVIC, el cual propuso más de una veintena de acciones y hasta la fecha solo se han cumplido, aproximadamente, solo la mitad desde el año 2002. Así como también generar políticas públicas que no son sustentables, en el caso de la delegación, el famoso “Cablebús” con un presupuesto de más 2 mil millones de pesos.

- Permitir la corrupción. Sabemos todos los que vivimos en este país, que la corrupción es un problema que se vive en todas los niveles económicos del país. Trasladando este problema específicamente a nuestra problemática, damos cuenta de que podría ser incluso uno de los niveles más bajos de corrupción que existan en México, ya que regularmente la corrupción que se da entre los agentes de tránsito y los demás actores, ya sean operarios de TP o automovilistas particulares, es básicamente un pago, en ocasiones muy bajo, por parte de cualquiera de los últimos dos personajes al agente de tránsito quien recibe dicho pago por el simple hecho de obtener una ganancia extra. Un ejemplo antes mencionado, es que la mayoría de los operarios del TP de esta ruta no cuenta con licencia para poder operar como conductores, pero cuando son detenidos por las autoridades simplemente llegan a un “acuerdo económico” y el problema es rápidamente solucionado, cuando debería existir mucha más rigidez por parte de la autoridad no permitiendo que este tipo de situaciones ocurran y llevando a cabo de la mejor manera posible su trabajo por un beneficio común entre los integrantes de la sociedad.
- La poca capacitación y revisión por parte de las autoridades. Relacionado un poco con el punto anterior, es claro que si desde un principio los operarios del TP no cuentan con una licencia para laborar, por lógica no estarán bien capacitados para laborar como tales. Aquí la autoridad juega un papel fundamental, ya que si actuaran de manera más enérgica, obligarían a toda persona que quiera trabajar de operario de TP a tramitar su licencia, por ende tendrían que cubrir diversos requisitos, así como ser evaluados para verificar que sean aptos para hacer dicho trabajo. Además de que ya estando en dicha labor de manera correcta como operario, hubiera posteriores revisiones de manera periódica que le permita conocer a la autoridad si los operarios se encuentran en buenas condiciones para seguir laborando, de lo contrario proporcionarles apoyo para una mejor preparación.

- Falta de cultura vial. Este punto es muy importante para nosotros, ya que creemos que es casi nula la existencia de una cultura vial que vaya dirigida tanto a usuarios y operarios del TP, automovilistas particulares, peatones, ciclistas y en general, cualquier persona que tenga derecho a la movilidad dentro de la ciudad. Es importante porque creemos que como cualquier derecho que tiene un ciudadano, le atribuye una serie de responsabilidades que tiene que cumplir. Esto con la única finalidad de que todas las personas tengan un derecho a una buena movilidad cumpliendo con sus responsabilidades para obtener este último.
- Por último, nos parece que normas, reglamentos y leyes siempre han existido, algunas buenas, otras no tanto, pero siempre han estado ahí, en el papel. Pero es claro que en la mayoría de los casos, al menos dentro de esta problemática, no se respetan y esa responsabilidad recae en su totalidad sobre la autoridad, quien es la única de los tres actores que tiene las facultades necesarias para poder hacerlas y mantenerlas efectivas.

En el siguiente capítulo, analizaremos a los actores sociales dentro de esta problemática; el usuario, el operario del TP y la autoridad. Si es que en realidad cumplen con las características que distinguen a un verdadero actor o simplemente juegan el rol que creen que les corresponde en cuanto a este asunto se refiere.

Capítulo 5

Análisis del Usuario, operario y autoridad y la Acción Pública como punto de intersección de los tres actores

Análisis de los tres actores: Usuario, Operario y Autoridad.

Dentro de esta problemática del transporte público, identificamos tres actores, los cuales son: *i)* el usuario; *ii)* el operario del TP y *iii)* las autoridades. A continuación analizaremos cada uno de estos actores para distinguir su papel entre un actor social y un rol social, según nuestros conceptos previamente definidos.

Como ya se mencionó en el primer capítulo, para nosotros **Actor social** es “Aquella entidad, ya sea individual y/o colectiva, que tiene los recursos (normativos, estructurales, económicos, organizacionales) que le dan la capacidad para decidir intencionada y estratégicamente las acciones que realizará para la consecución de un objetivo ante diversas situaciones, con base más en sus capacidades que en sus intenciones, y que de las cuales (decisiones) es totalmente responsable ya que tiene la facultad de reflexionar al momento de decidir actuando de una o de otra manera.”

Cabe mencionar que dentro del actor social, identificamos dos tipos de acuerdo a su nivel de capacidad: actor-pasivo y actor-activo. El actor-pasivo es aquel que cuenta con algunos de los medios, pero no con los suficientes para conseguir un objetivo específico a través de su acción; por otro lado, el actor-activo es aquel que cuenta con todos o los suficientes medios para que su acción sea significativa en la consecución del objetivo.



Fuente: Elaboración propia.

Es decir, a mayor cantidad de medios y capacidades que tenga un actor social, más significativa será la acción para la consecución de un objetivo.

Los recursos anteriormente mencionados son lo que, en nuestra opinión, creemos son los más importantes para que una acción sea significativa dentro de la búsqueda de un objetivo, ya que abarcan los principales rubros para que el actor pueda ser más activo; las cuales explicaremos a continuación:

- Recursos organizacionales: Resultan de la unión de dos o más actores individuales o colectivos, con el fin de conseguir un objetivo en común en diferentes ámbitos. (Políticos, económicos, sociales, culturales).

- Recursos estructurales: Consisten en la facultad de crear organismos o instituciones que estén regulados normativamente; se deriva de los recursos organizacionales.
- Recursos normativos: Se refiere a todas las leyes, normas, y reglamentos que rigen a los actores individuales y colectivos dentro de una estructura.
- Recursos económicos: Son aquellos que sirven para solventar los gastos necesarios para la realización de diversos proyectos en diferentes ámbitos (Políticos, económicos, sociales, culturales), que contribuyan a la consecución del objetivo buscado.

Diagrama #1 Recursos del actor social



Fuente: Elaboración propia.

El actor que mayor capacidad de acción tiene es el que cuenta con los 4 o con el mayor número de recursos mencionados en el diagrama anterior. Es necesario mencionar que los recursos estructurales no se podrían conformar de no ser por la existencia previa de los demás recursos organizacionales, económicos y normativos.

Por otra parte, definimos **Rol social** como: “El Papel desempeñado por un individuo o grupo dentro de su entorno; el cual está formado por normas y reglas previamente establecidas por otros (estructura social). Se derivan del estatus que

tenemos dentro de la sociedad y encausan la acción del individuo.”

Teniendo claro los conceptos entre los que vamos a distinguir a cada actor, es importante hacer mención que de inicio, ninguno de los tres, podrían definirse como actores sociales activos ya que únicamente desempeñan su Rol social, al no contar con los recursos necesarios para ejercer acciones significativas dentro de esta problemática. Es por esto que pretendemos distinguir de qué lado de la palestra se encuentra cada actor, si en el lado de actor activo o actor pasivo.

Para empezar, el usuario juega dentro de esta problemática del transporte público, un papel ambivalente. Por un lado, pueden ser actores activos ya que cuentan con la capacidad de actuar ante las problemáticas que enfrentan en cuanto a TP se refiere, como inseguridad a bordo de las unidades, estrés debido a los largos tiempos de los recorridos, mal estado de las unidades ⁹⁶; por ejemplo, al quejarse ante las autoridades sobre la mala calidad de servicio que se ofrece, proponiendo posibles soluciones al conflicto o mejorando su comportamiento respecto al transporte público, es decir, reforzando la poca cultura vial que tenemos hoy en día la mayoría de los usuarios.

Por otra parte, la mayor parte de los usuarios, casi todo el tiempo, sólo desempeña el rol social del usuario, mediante el cual se hacen partícipes del conflicto debido a la poca educación vial que tenemos, un ejemplo es que la mayoría de los usuarios pide el ascenso y descenso de la unidad del transporte público en el lugar que más cercano a su destino aunque la parada que ya está establecida no se encuentre ahí, generando así que la unidad se detenga constantemente en una distancia considerablemente corta para el número de veces que realiza paradas, entre otras situaciones que afectan a todos, tanto automovilistas, como peatones y ciclistas.

⁹⁶ Robles, Gilberto. “La contraloría social desde las organizaciones civiles: Un estudio de caso sobre transporte público concesionado en la Ciudad de México”, Tesis para obtener la maestría en Estudios Políticos y Sociales en Universidad Nacional Autónoma de México, UNAM, 2013.

Así, con la rutina, los usuarios también se vuelven cómplices de la misma problemática, de la cual la mayoría se queja como lo es el pesado tránsito vehicular, sin percatarse de que todos contribuimos en menor o mayor medida, y dejan de jugar un papel como actores activos que sería mucho más benéfico para la población afectada.

De acuerdo con la escala antes mencionada (Gráfica 22) a los usuarios del TP le hemos identificado como el actor más pasivo dentro de la problemática, ya que no cuenta con todos los medios necesarios, en este caso, únicamente posee medios de organización ya que puede unirse con otros actores interesados en la consecución de un objetivo común; y en ocasiones recursos normativos porque a pesar de que las leyes y normas hayan sido creados para beneficio de la sociedad, no siempre se tiene un amplio conocimiento al respecto en cuanto a los derechos con los que contamos y de qué manera se pueden exigir.

El segundo actor, los operarios del TP, más que actores activos, también pareciera que sólo desempeñan su rol social, ya que únicamente basan sus acciones y decisiones en rutinas que les “han dado resultado” para mantener e incluso mejorar su empleo.

Muchas veces las condiciones laborales de los operarios, como se señaló en el Capítulo 3, los orillan a tener conductas inadecuadas, existe una gran competencia por el pasaje ya que de ellos depende el salario que puedan obtener al día, es por esto que rompen las reglas establecidas para el tránsito vehicular en la Ciudad de México, por ejemplo, haciendo caso omiso de los límites de velocidad permitidos o al no contar con la licencia requerida. Los operarios del TP se dejan llevar por lo que están acostumbrados a hacer sin acatar las normas previamente establecidas por una autoridad.

De acuerdo con las entrevistas realizadas⁹⁷ varias personas de los distintos actores involucrados en la problemática, en este caso la persona encargada del registro del tiempo que hay entre la salida de la base de cada camión; la mitad de los conductores no cuentan con dicha licencia y trabajan con el riesgo de que las autoridades se percaten de ello y actúen conforme a la ley, más allá de que la corrupción en nuestro país no permita dicho proceso.

Este es un claro ejemplo de la falta de atención por parte de las autoridades en cuanto a este problema, podríamos decir que es un caso de responsabilidad compartida, que además da pie a que los conductores no tengan una capacitación adecuada para fungir de manera correcta sus labores.

Es importante mencionar que el rol social del operario del transporte público es un rol un tanto “construido” por la sociedad, derivado del status actual del gremio, por los usuarios en su mayoría pero, formado a partir de los comportamientos de los choferes observados durante muchos años por toda la sociedad en general, ya que si cumplieran de manera correcta su rol deberían estar mucho mejor preparados con conocimientos del reglamento vehicular, así como de la institución para la cual trabajan, dando así un resultado laboral óptimo.

El operario del transporte público como actor social, se ubica en un nivel más alto dentro de la escala de actividad del actor (Gráfica 22) del que tiene el usuario, ya que cuenta con varios medios, como el organizacional, posee la capacidad de organización con otros actores individuales que buscarán un bien común; el estructural que se consigue a través de la conformación de un grupo representativo, en este caso, la estructura de la Ruta y sus directivos; y medios normativos que constan de las leyes y normas que les brindan derechos y obligaciones dentro de su oficio.

⁹⁷ Las entrevistas que se realizaron en el transcurso de esta investigación fueron aplicadas a algunos usuarios y operarios de la Ruta 66 y se encuentran dentro del Anexo de la misma.

Por último, la autoridad, es quien en teoría, debería tener una mayor incidencia en la problemática ya que cuenta con los 4 tipos de recursos, organizacionales, estructurales, económicos y normativos por lo tanto desempeña un papel de actor social más activamente ya que con regularidad propone nuevos proyectos, programas o modificaciones a los reglamentos para el mejoramiento de la calidad del servicio de transporte en la Ciudad de México, pero no siempre son acertados en sus propuestas.

Por ejemplo, la mala infraestructura vial; el Gobierno de la Ciudad de México ha realizado muchas obras de infraestructura para tratar de agilizar el tránsito vehicular, pero casi nunca se toma en cuenta al transporte público al realizarlas, se olvidan de que estas obras deben ser adecuadas para realizar maniobras de ascenso y descenso de pasaje además de la ausencia de carriles confinados para el transporte público, únicamente podemos observar esto en el corredor Cero Emisiones de la Avenida Lázaro Cárdenas y en las diversas calles donde circula el Metrobús, con estos ejemplos se puede comprobar que teniendo en cuenta estos dos puntos se puede mejorar el tiempo de recorridos del TP.

Además, llevar a la práctica un proyecto necesita forzosamente de un monitoreo de los resultados y en caso de ser necesarios, ejecutar cambios dentro del mismo, situación que en la gran mayoría de ocasiones no se pone en práctica, destinando al fracaso cualquier medida que se tome para solucionar el conflicto vial.

Existe un problema importante en la autoridad, y como en toda institución gubernamental en nuestro país y es la falta de capacidad de las autoridades para aplicar las sanciones correspondientes a las normas y leyes que se estén violando, en este caso, por parte de los operarios permitido por las autoridades.

Son los agentes de tránsito los que, en teoría, se encargan de realizar este trabajo, pero la mayoría de ellos tienen una mentalidad individualista que les permite creer que es mejor aceptar dinero de parte de los conductores que

aplicarles la sanción correspondiente, puesto que de esto último ellos no obtendrían ningún beneficio y no se dan cuenta que el beneficio que se tendría de la correcta aplicación de la ley sería mayor y para todos los involucrados en la ya mencionada problemática, todo esto, generado en gran parte, por el bajo salario que perciben, cuestión que debería atenderse por parte de las instituciones correspondientes para tratar de terminar con este problema de raíz.

Por tanto podemos decir que las autoridades, de los tres actores dentro de la problemática, son el actor más responsable por la situación que prevalece en el TP pues si realizaran bien su trabajo como autoridad responsable de la vialidad en el Distrito Federal, esto favorecería que los operarios del transporte público acataran las reglas conforme a la ley, de lo contrario vendrían las respectivas sanciones y por ende, con una complementación de óptimas labores de éstos dos últimos actores, los usuarios tendrían claro el papel que juegan dentro de la problemática y harían, también, lo que deben hacer conforme a sus derechos y obligaciones conforme a su papel ambivalente de actor y rol social de usuario del transporte público.

La autoridad es el actor más activo conforme a la escala de actividad (Imagen 1) ya que cuenta con todos los medios: el organizacional, el estructural debido a que tiene el respaldo del gobierno a través de las instituciones, en este caso, la SEMOVI (Secretaría de Movilidad); los económicos obteniendo los recursos financieros necesarios por parte del gobierno y de otras instituciones como el Banco Nacional de Obras y Servicios Públicos creando el FIMEVIC; y por último el normativo ya que tiene la posibilidad de crear y modificar leyes y normas para el beneficio de la sociedad.

Es importante pensar en cuál sería un punto de intersección en dónde los tres actores tuvieran cabida e interactuaran entre sí. Hemos llegado a la conclusión de que la acción pública es el punto en cual convergen, al menos en la problemática que nos ocupa en el presente trabajo.

La Acción Pública como punto de intersección de los tres actores.

Se entiende por acción pública “la interacción de los ámbitos del Estado y la sociedad; esto es, cómo la puesta en marcha de políticas públicas encuentra respuesta y continuidad en la sociedad civil y las empresas”⁹⁸.

Para poder ejemplificar este concepto en nuestro tema es preciso identificar qué empresas son las involucradas en el ámbito del transporte público en la Ciudad de México.

Los vehículos que se utilizan para el TP concesionado en la Ciudad de México son comprados a agencias automotrices que ganen la licitación del proyecto; la mayoría de las ocasiones resultan triunfadoras grandes empresas tales como; Volvo, Mercedes Benz y Scania.

Por ejemplo, en el caso del Metrobus, estas 3 agencias automotrices fueron las encargadas de los vehículos para este sistema de transporte, pero el año anterior se sumó a ellas una automotriz mexicana creada en 1951, “DINA”; quienes entregaron 17 unidades para la Línea 6 del Metrobus.⁹⁹

El servicio RTP en la modalidad de “Servicio Expreso” utiliza autobuses de la marca Mercedes Benz y el denominado “Ecobús” ofrece servicio con autobuses Hyundai.¹⁰⁰

Las principales empresas que participan en la venta de autobuses en México son, Hino, International, Isuzu, MAN, Mercedes Benz, Scania, Volkswagen y Volvo. Para poder ganar las licitaciones correspondientes dichas empresas deben presentar un prototipo de vehículo de transporte y el más conveniente para los casos específicos es el que ganará.

⁹⁸ Cabrero Mendoza, Enrique, “Acción pública y desarrollo local”, Fondo de Cultura Económica, 2006.

⁹⁹ Cnnexpansion.com

¹⁰⁰ rtp.gob.mx

Por ejemplo, en julio de 2015 se decidió que Volvo sería quien fabricaría 191 unidades “Pro City” para su incorporación al servicio RTP; estas unidades transportarán a 100 pasajeros, mismas que cuentan con Wifi, cámaras de vigilancia además de que su motor cumple con los requisitos para mejorar el medio ambiente; asimismo, 44 de ellas cuentan con elevadores para sillas de ruedas,¹⁰¹atendiendo las necesidades de los usuarios.

Determinaremos entonces a las empresas automotrices como un cuarto actor el cual, no influye de manera directa en la problemática, pero si es participe del parque vehicular destinado al transporte público de la Ciudad de México.

Retomando entonces, la acción pública es el punto de intersección de nuestros ahora, 4 actores. Si bien es el Estado representado en este caso, en la SEMOVI, quien determina qué proyectos son los adecuados para mejorar las problemáticas de TP en la ciudad, no encuentra respuesta ni mucho menos continuidad por parte de la sociedad civil ni de las empresas.

Operarios y usuarios, a pesar de las constantes modificaciones al Reglamento de Tránsito y la implementación de algunos proyectos, hacemos caso omiso, no le damos ninguna continuidad generando un estancamiento de dichas propuestas. Dejando de lado que la mayor parte de los proyectos presentados para el TP no se puedan adecuar al 100% a la Ciudad de México, existen algunos puntos que pudieran mejorar en cierta medida las malas condiciones.

Una de las razones que influye en esto es que el Estado, no toma en cuenta las ideas de los ciudadanos. Cuando se propone una nueva modificación o ley no existe algún tipo de votación dentro de la población para aprobar, cambiar o derogar la misma. Sabemos que es difícil debido al inmenso número de habitantes de la Ciudad, pero se podrían crear algunas Sociedades Civiles, cuyos integrantes hayan sido elegidos por los habitantes de cada Delegación, para ser

¹⁰¹ volvobuses.com

representados ante el gobierno en la toma de este tipo de decisiones.’

Por otro lado, vislumbramos, por lo ocurrido en últimos años, que gran parte de las políticas públicas en materia de transporte están siendo determinadas por el cuarto actor¹⁰², las empresas automotrices, que conforme a nuestra “escala de actividad del actor” (Gráfica 22), tendría la escala más alta para crear incidencia en la problemática, pero que debido a su comportamiento actual determinan las acciones del transporte por un interés privado y no necesariamente público.

La acción pública consensuada, sería entonces el punto en el que nuestros cuatro actores, modificando su comportamiento actual, deberían converger para poder generar un cambio significativo en esta problemática de TP y en cualquier otra que aqueje la Ciudad de México.


¹⁰² Reconociendo a este cuarto actor y para saber hasta que punto incide, desde nuestro punto de vista, será importante realizar un estudio posterior a este trabajo, en el cual se aborde a profundidad este tema.

Conclusiones

En un principio, al plantear el proyecto de la presente investigación, se tenía contemplado hablar únicamente de los actores sociales involucrados en esta problemática: autoridad, operario y usuario, pero al iniciar el trabajo nos pareció imprescindible hacer una distinción precisa entre el actor y el rol social, formar nuestra propia definición de cada concepto y contrastarla con cada actor dentro de nuestro tema de investigación.

Mediante nuestra investigación y la creación de un concepto propio de “actor social” y “rol social” derivado del estudio de varios autores de distintos enfoques, logramos estudiar la acción de cada actor involucrado en esta problemática, y definir cuál y en qué medida tiene participación en ella.

Siguiendo con nuestra hipótesis: Las deficiencias de las autoridades correspondientes provocan las propias en el TP, desencadenando diversos problemas que derivan en un caos dentro del sistema de transporte afectando a los usuarios, operarios, autoridades así como a toda persona que tenga algún tipo de contacto con el mismo, podremos negarla o aceptarla ahora que está terminada la investigación.

 **¿Son las deficiencias de las autoridades las que provocan, en mayor medida, los problemas relacionados con el Transporte Público en la delegación de La Magdalena Contreras?**

Entonces, la respuesta a esta pregunta es sí, pero es primordial puntualizar que la responsabilidad es compartida entre los demás actores.

Es importante mencionar que las características que tiene la Delegación Magdalena Contreras tienen un impacto directo en el desarrollo del servicio del TP en la Ruta 66. Hay que recordar que el suelo urbano es de tan sólo 18% del total

de la superficie de la Delegación lo cual provoca que la población este concentrada en una misma zona. Asimismo, muchas de las vías principales por las que circulan los vehículos de esta Ruta cuentan únicamente con dos carriles, uno en cada sentido, provocando que el tránsito se detenga en cada parada de TP.

Otro factor que contribuye a esa problemática es que los habitantes de esta zona acostumbran estacionar sus automóviles en la calle bloqueando un carril casi por completo afectando a los conductores ya que tienen que invadir parte del otro carril para continuar avanzando, además muchas de estas calles se encuentran en mal estado.

Además, el trazado de las Rutas debió hacerse de acuerdo al tamaño de la población que habita en cada zona, haciendo un estudio previo de la misma para poder cubrir sus necesidades; con unidades que puedan circular por las diferentes calles y avenidas sin tener ningún problema en cuanto al tamaño de las mismas. También, desde el inicio del transporte público se debió tener un conteo exacto de cuántas unidades circulan en cada Ruta y actualizarlo anualmente para poder tener un control y evitar tener los llamados “piratas”.

A pesar de que las autoridades tienen una responsabilidad compartida con los otros actores, el operario y el usuario, es en este actor en quien recae el mayor peso, debido a que la estructura del Estado y sus instituciones fueron creadas precisamente para vigilar la aplicación de toda normatividad en la sociedad.

La SEMOVI (Secretaría de Movilidad) en conjunto con la SSP (Secretaría de Seguridad Pública) son los encargados de regular todo en cuanto a este tema se refiere.

Hasta el día de hoy, se han realizado muchos cambios a los Reglamentos de Tránsito en busca de mejorar la seguridad en el tránsito vehicular de la Ciudad; y

es que ese no es el problema en realidad; las leyes y normas existen y siempre lo han hecho, el verdadero problema es que no contamos con agentes de tránsito lo suficientemente capacitados para hacer efectivos dichos reglamentos y normas.

El operario al percatarse de esto, le resulta muy fácil violar todo tipo de artículos correspondientes al Reglamento de Tránsito; no respeta los semáforos ni las paradas establecidas, realiza ascenso y descenso de pasajeros en segundo o tercer carril, el vehículo destinado para prestar el servicio no cuenta con las características señaladas en el Reglamento y muchas veces, al menos en el caso de la Ruta 66, los conductores no cuentan con licencia de conducir, pero todo esto les es permitido por la autoridad. Todas estas violaciones no son hechas al azar ni mucho menos por parte de los operarios sino que al tener una necesidad económica para subsistir y poder mantener a sus respectivas familias, buscan el camino más fácil para poder llevar acabo este trabajo, pero de lo que no se percatan es de que al no hacer de manera correcta el proceso para poder laborar y capacitarse en este oficio es que perjudican a demás personas que hacen uso de TP al no realizar bien su labor. Todo esto permitido principalmente por las autoridades que saben bien que las normas y reglamentos vigentes existen y no se cumplen, siendo, para nosotros, la parte más endeble del sistema vehicular.

Podríamos decir que la problemática se convierte en un círculo de responsabilidad, por ejemplo: la mayoría de los involucrados en la problemática no cuenta con una buena educación vial y solo ve por sus propios intereses, de aquí que los usuarios exijan maniobras de ascenso y descenso en lugares no permitidos, que a su vez les es permitido por los operarios mal capacitados, mismos que a su vez se encuentran en esta condición, en la cual no pueden realizar de manera correcta su trabajo, debido a la poca atención y mal aplicación del reglamento vehicular por parte de las autoridades correspondientes y que estas últimas son las más responsables de no proporcionar una educación vial a la población en general, principalmente a los actores involucrados en esta problemática día tras día, ya sea mediante publicidad impresa, televisión, radio,

redes sociales, entre otras, e inclusive dentro del proceso de expedir licencias de manejo mediante un examen oral y práctico.

Es por esto que la autoridad es el alfa y omega de toda esta problemática, debemos contar con agentes de tránsito mejor capacitados en cuanto a conocimientos del reglamento, valores morales y sobre todo un sueldo competitivo que no los orille a pasar por alto las violaciones al reglamento por unas monedas. Que los reglamentos y las normas que ya existen se hagan efectivas al 100%, que se mejoren de ser necesario y que no existan excepciones a las violaciones de las mismas.

No debemos dejar de lado que resulta muy necesaria la creación de políticas que favorezcan las condiciones laborales de los operarios de TP, ya que creemos que si las condiciones laborales bajo las que están regidos fueran más fructíferas para los propios operarios, realizarían de mejor forma su trabajo; partiendo de este punto se podría lograr un cambio significativo de raíz en este problema en la Ciudad de México.

Entre algunos ejemplos de cambios en las condiciones laborales de los operarios se encuentran el tener un salario acorde a las horas que trabajan, ya que como pudimos darnos cuenta en las encuestas realizadas a estos últimos, trabajan muchas horas más de lo que reciben económicamente incluso en algunas ocasiones llegan a perder de su propio dinero ganado en el día por tener que pagar al dueño de la unidad, así como en combustible.

Otro ejemplo sería la profesionalización de los operarios, es decir, que las autoridades pongan en marcha un plan en el cual puedan asesorar y capacitar de manera óptima y periódicamente a todos los trabajadores del gremio, ya que si ellos cumplen con su parte del trabajo, en este caso la capacitación a los operarios, estos últimos tendrían un mejor desempeño. Esto implicaría también que los operarios del TP contaran con afiliación a algún servicio médico público

para ellos y sus familias. Estos últimos fueron ejemplos de algunas políticas que la autoridad podría poner en marcha para mejorar las condiciones laborales bajo las cuales los operarios trabajan a diario y que de antemano sabemos que no son nada buenas.

Asimismo, las autoridades deben preocuparse por mejorar en calidad –casi crear- educación vial para la población en general para que el “círculo de responsabilidad” se convierta en un “círculo de educación vial” en el cual la autoridad será la responsable de hacer cumplir los reglamentos y al mismo tiempo de generar educación vehicular donde todos los actores involucrados ya sean operarios, usuarios y las mismas autoridades cumplan con sus obligaciones como actores sociales y lograr así una gran mejoría en una arteria principal que tanto aqueja a la población de la ciudad, en aras a nuestro derecho a la movilidad, el Transporte Público.

A raíz de la presente investigación nació un interés por realizar un estudio posterior para lograr identificar la manera cómo las empresas particulares esta determinando, cada vez en mayor parte, la política del TP en la ciudad.

Con esta trabajo se intenta tener un acercamiento a la realidad que vive la población con el TP de la Ciudad de México, pero sobre todo en una zona de la ciudad ubicada en la Delegación Magdalena Conteras, al sur de la capital, que parece estar olvidada por las autoridades federales y locales al ser una de las más alejadas de la Ciudad; se logró conocer más de cerca las características de su población, sus problemáticas, sus necesidades y principalmente sus posibles soluciones.

Anexos

Entrevista a Operador del Transporte Público de la Ruta 66

Nombre:

Edad:

Estado civil:

Escolaridad:

Hijos:

Personas dependientes (económicamente):

Ingreso mensual (aproximado):

- ¿Desde cuándo labora como operario de transporte público en la Ruta 66?
- ¿Cómo fue que ingresó a la Ruta?
- ¿La unidad es propia ?
- ¿Cuenta con algún salario fijo o únicamente lo recolectado de pasajes?
- ¿Cuántos recorridos realiza a lo largo de un día?
- ¿Cuáles considera que son las problemáticas más importantes dentro de la Ruta?
- (En caso de que mencione el tráfico como problemática principal) ¿Cuál es la zona con mayor conflicto vial dentro del recorrido?
- ¿Sabe como esta conformada la organización de la Ruta?¿ Existen representantes?¿Los conoce?
- ¿Se ha hablado con el Presidente de la Ruta sobre estas problemáticas?
- ¿Usted como operario solo o en conjunto con algunos compañeros ha planteado alguna propuesta para dar solución a esta problemática?
- ¿Obtuvo alguna respuesta o intento de solución al mismo?
- ¿Padece alguna enfermedad? De ser así ¿Considera que su trabajo como operador de TP es una de las causas?

Entrevista a Usuario del Transporte Público

Nombre:

Edad:

Ocupación:

Colonia donde vive:

- ¿Hace cuánto tiempo vive en esta zona?
- ¿Cuándo usted llegó a vivir aquí, ya operaba la Ruta que utiliza a menudo?
- ¿Cuál es su opinión general respecto a la Ruta?
- ¿Cuáles considera que son las principales problemáticas que tiene la Ruta?
- ¿Cuál es la zona con mayor conflicto vial dentro del recorrido?
- ¿Por qué cree que se tengan estas problemáticas?
- Usted o en conjunto con algún vecino ¿han acudido con la autoridad correspondiente para exigir una solución a esta problemática?
- ¿Han recibido alguna respuesta?
- ¿Cuál sería su propuesta para mejorar la calidad del servicio de dicha Ruta?

Bibliografía

- Aguirre Botello, Manuel, Galán Pane, Héctor. *Historia de los Transportes Eléctricos*, publicada por el D. D. F. Febrero 2000.
- Asociación de taxistas colectivos y permisionarios del oriente y ramales ruta cuarenta y nueve A.C., *Diagnostico y propuesta de acción, "Infraestructura vial"*.
- Cervantes Sánchez, Enrique, *El Desarrollo de la Ciudad de México*, tomado de http://www.posgrado.unam.mx/publicaciones/ant_omnia/11/03.pdf,
- Dahrendorf, R, *Homo Sociologicus*, Akal, Madrid, 1975.
- Gamboa de Buen, Jorge, *Ciudad de México, una visión*, Fondo de Cultura Económica, México, 1994.
- García, Ester, *El concepto de actor. Reflexiones y propuestas para la ciencia política*, Revista Andamios, Vol.3, Número 6, junio, 2007, p.206.
- Giddens, A. *Sociología*, Alianza Editorial, Madrid, 2002.
- Goffman, Erving, *La presentación de la persona en la vida cotidiana*, Amorrortu Editores, 1ª Edición, 3ª Reimpresión, Buenos Aires, 2001.
- Horton, P. B. & Hunt, T. CH. L. *Sociología*, McGraw-Hill, México, 1985.
- Icaza, Alfonso, *Así era aquello sesenta años de vida nuestra*, Editorial Botas, México, 1957.
- Iglesias Ussel, J. *Leer la sociedad*, Tecnos, España, 2008.
- Kendall, Diana, *Sociología en nuestro tiempo*, Cengage Learning, 8va Edición, 2012.
- Le Bon, Gustave, *Psicología de las masas*, Morata, 2005.
- Linares Zarco, Jaime, *La imagen urbana, México en el siglo XXI*, Ed. Porrúa, México, D. F. 2009.
- Marrero, Adriana, "Introducción a la Sociología", Fundación de Cultura Universitaria, 8va Edición, 2006.
- Martínez Quintana, V, *Iniciación a la sociología: Los fundamentos básicos*, Tirant lo Blanch, Valencia, 2002.
- Mead, G. H., *Espíritu, persona y sociedad*, Editorial Paidós, BB.AA., 1968.
- Mirra, Komarovsky, *Cultural contradictions and sex roles* en American Journal of Sociology, LII.
- Navarro Benítez, Bernardo, "Gestión del Transporte Público de la Ciudad de México. Diseño de estructura", UAM, México, 1995.
- Navarro, Bernardo y Ovidio. *Metro, Metrópoli*, México UAM/UNAM, 1989.
- Novo Salvador, *Nueva grandeza mexicana*, Editorial. Cien de México, 1992.
- Programa delegacional de desarrollo urbano para la Delegación Magdalena Contreras del Distrito Federal; Gaceta oficial del Distrito Federal, 28 de enero de 2005.
- Raschke, J, *Soziale Bewegungen*. en historische-systematischer Grundriss, Frankfurt, Nueva York, 1985.
- Reglamento de Tránsito Metropolitano.

- Robles, Gilberto. “ La contraloría social desde las organizaciones civiles: Un estudio de caso sobre transporte público concesionado en la Ciudad de México”, Tesis para obtener la maestría en Estudios Políticos y Sociales en Universidad Nacional Autónoma de México, UNAM, 2013.
- Rodríguez López, Jesús, *Transporte Urbano de Pasajeros de la Ciudad de México*, 1997.
- Rodríguez, Jesús, Navarro Benítez, Bernardo, *El transporte Urbano de Pasajeros en la Ciudad de México en el siglo XX*, GDF, México, 1999.
- Silva Bahena, Miguel Ángel, Tesis de licenciatura en Geografía, *Evolución del transporte público de pasajeros en la Av. Insurgentes*, Universidad Nacional Autónoma de México.
- STC-Metro, *Memoria del Metro de la Ciudad de México*. México: DDF, 1971
- Theodorson, G.A. y Theodorson A.G, *Diccionario de Sociología*, Piados, Buenos Aires, 1978.
- Weber, Max, *Economía y Sociedad*, Fondo de Cultura Económica, España, 1993.

Hemerografía

- Gaceta Oficial del Distrito Federal, 14ª época, No. 98 bis, 24 septiembre 2004
- García, Ester, *El concepto de actor*. Reflexiones y propuestas para la ciencia política, Revista Andamios, Vol.3, Número 6, junio, 2007.
- Periódico El Universal. 25 noviembre 2014.
- Periódico Excélsior. 27 octubre 2014.
- Periódico Excélsior. 27 abril 2015.
- Rosales, Roselia, Berrones, Luis David, *Estilo de vida en operarios del transporte público del Distrito Federal, diferencias por edad y nivel socioeconómico*, Foro de las Américas en el trabajo

Páginas de internet

- www.cnnexpansion.com
- cope-sa.com.mx
- www.df.gob.mx
- www.fimevic.df.gob.mx
- gobernación.gob.mx
- <http://www.metro.df.gob.mx/organismo/pendon3.html>

- www.metrobus.df.gob.mx
- www.mcontreras.df.gob.mx
- www.milenio.com
- Página Web. Catálogo único de trámites y servicios.
- http://www.posgrado.unam.mx/publicaciones/ant_omnia/11/03.pdf
- www.rtp.gob.mx
- www.obras.web.mx
- http://www.semovi.df.gob.mx/wb/stv/cinco_siglos_de_transporte_en_la_ciudad_de_mexico_rid/71-page=5.html
- www.factorpsicosociales.com
- www.ssp.df.gob.mx
- www.volvobuses.com

Fuentes de imágenes, tablas, cuadros y gráficas

- Censo General de Población y Vivienda 1940-2005.
- Censo de Población D.G.E.E INEGI 1950-1980.
- X Censo General de Población y Vivienda 1980.
- XI Censo General de Población y Vivienda 1990.
- XII Censo general de población y viviendas. Síntesis de resultados. Distrito Federal.
- XII Censo General de Población y Vivienda 2000.
- XIII Censo General de Población y Vivienda 2010.
- Censos de Población D. G. E. E INEGI 1950-80.
- DINAMIA. Encuesta sobre transporte público en la Zona Metropolitana de la Ciudad de México.
- Gobierno del Distrito Federal. Secretaría de Gobierno. Subsecretaría de Coordinación Metropolitana y Enlace Gubernamental. Elaborado con base en datos del INEGI, Censo de Población y Vivienda 2000 y 2010.
- INEGI; Densidad de Población por Delegación.
- INEGI. Panorama sociodemográfico del Distrito Federal 2011.
- INEGI; Tasa de crecimiento demográfico del Distrito Federal por Delegación.
- Primer Informe de Gobierno del Distrito Federal, 2013.
- Programa delegacional de desarrollo urbano para la Delegación Magdalena Contreras del Distrito Federal; Gaceta oficial del Distrito Federal, 28 de enero de 2005
- Programa Delegacional de la delegación Magdalena Contreras del Distrito Federal.
- Rosales, Roselia, Luis David, *Estilo de vida en operarios del transporte público del Distrito Federal, diferencias por edad y nivel socioeconómico, "Condiciones socioeconómicas de los operarios de transporte público de la Ciudad de México"*, Foro de las Américas en el trabajo. www.factorpsicosociales.com