



*UNIVERSIDAD AUTÓNOMA METROPOLITANA,  
Unidad Azcapotzalco  
DIVISIÓN DE CIENCIAS SOCIALES Y HUMANIDADES  
Maestría en Planeación y Políticas Metropolitanas*

**LA RELACIÓN ENTRE FORMA URBANA, OFERTA LABORAL Y LA  
DEPENDENCIA AL AUTOMÓVIL: EL CASO DE SANTA FE, CIUDAD DE  
MÉXICO**

Miriam Monterrubio Hernández

*Tesis para optar por el Grado de Maestra en Planeación y Políticas Metropolitanas*

*Miembros del Jurado:*

Dra. Priscilla Connolly Dietrichsen  
Directora de la Tesis

Dra. Ruth Pérez López  
Dra. Margarita Pérez Negrete  
*Sinodales*

*México, D. F., Diciembre 2013*

**“Esta tesis fue elaborada con el apoyo económico de Conacyt”**

*Con el Dios de cuatro ruedas ocurre lo que suele ocurrir con los dioses: nacen al servicio de la gente, mágicos conjuros contra el miedo y la soledad, y terminan poniendo a la gente a su servicio. La religión del automóvil, con su Vaticano en Estados Unidos de América, tiene al mundo de rodillas.*

**Eduardo Galeano**

## Índice

RESUMEN	I
INTRODUCCIÓN	II
Capítulo 1. Configuración espacial de las ciudades en el contexto de la ciudad global	1
<i>Ciudades Latinoamericanas</i>	4
<i>La Ciudad de México</i>	8
Capítulo 2. La movilidad y su relación con la producción del espacio urbano	13
<i>El papel del automóvil en la configuración del espacio urbano</i>	20
<i>La ciudad y su dependencia al automóvil</i>	22
Capítulo 3. Santa Fe	
<i>Contexto de surgimiento</i>	32
<i>Situación actual</i>	38
<i>Planeación urbana y económica</i>	41
• <i>Estacionamientos</i>	42
• <i>Transporte público</i>	47
• <i>Empleo y población flotante</i>	50
• <i>Usos de suelo</i>	55
<i>¿Quiénes llegan y cómo llegan?</i>	60
<i>Políticas públicas en materia de movilidad</i>	67
<i>Iniciativas privadas para la movilidad</i>	73
CONCLUSIONES	77
REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS	82
ANEXOS	86

# LA RELACIÓN ENTRE FORMA URBANA, OFERTA LABORAL Y LA DEPENDENCIA AL AUTOMÓVIL: EL CASO DE SANTA FE, CIUDAD DE MÉXICO

## RESUMEN

El desarrollo de Santa Fe, impulsado por el gobierno capitalino a finales de la década de los 80 como gran proyecto inmobiliario con la finalidad de insertar a México en la economía globalizada, se ha convertido en un pujante centro laboral del sector terciario y como consecuencia, un polo de atracción de población flotante.

De acuerdo a lo anterior, el objetivo de esta investigación consiste en explorar el efecto de su ubicación y forma urbana en las prácticas del uso del automóvil de los empleados, tanto para llegar a su trabajo, como para moverse dentro de la zona. El estudio se justifica dada la aguda situación de inaccesibilidad y dependencia al automóvil que caracteriza a Santa Fe.

La metodología de investigación conjuga la interrogación de evidencias documentales, estadísticas y cartográficas con el análisis cualitativo basado en entrevistas extensivas dirigidas a trabajadores y funcionarios que acuden a la zona diariamente. Se busca demostrar el carácter multifactorial en la toma de decisiones de la población flotante, mismo que está determinando su elección con respecto a los distintos modos de transporte con que acceden a la zona, que al cruzarse con la dinámica urbana y económica, han ido complejizando la movilidad hacia y en Santa Fe.

**Palabras clave:** forma urbana; movilidad; dependencia al automóvil; localización del empleo

## INTRODUCCIÓN

La presente tesis presenta los resultados de la investigación realizada en el Programa de Maestría en Planeación y Políticas Metropolitanas, cuyo principal objetivo ha sido explorar el efecto producido de la ubicación de Santa Fe y su forma urbana en las prácticas del uso del automóvil de los empleados, tanto para llegar a su trabajo, como para movilizarse dentro de la zona, considerando los cambios en los usos de suelo y las preferencias en la elección modal de transporte de la población flotante. La finalidad es identificar los elementos que estén determinando la aguda situación vial caracterizada por la inaccesibilidad y dependencia al automóvil que actualmente se vive en dicha área territorial.

La principal motivación para realizar la presente investigación, radica en el hecho de que Santa Fe se ha convertido en un sitio donde convergen una serie de fuerzas que no sólo están afectando la delimitación de territorio que la conforma, sino que está teniendo consecuencias más allá del mismo. Es decir, es un área de la Ciudad de México que atrae poco más de 175,000 mil personas (Hernández, 2012) por alguna motivación (trabajo, estudio, compras, ocio, etc.) y donde, a pesar de que cerca del 70% (Hernández, 2012) de esta población se desplaza a través de algún modo de transporte público, existe un caos vial incontenible con lo que es posible observar todas las arterias de circulación llenas de vehículos prácticamente estacionados en las horas pico, intentado entrar o salir de ahí.

De esta manera, se consideró imprescindible conocer cómo la forma urbana que tiene Santa Fe, en conjunto con el factor de atracción de empleo creciente están influyendo en una dependencia al uso del automóvil entre la población que visita la zona, partiendo de la hipótesis de que ante la existencia de alternativas entre distintos medios de transporte, factores como la localización de la residencia como de los lugares de destino, así como de los motivos de los viajes, los ingresos y las percepciones culturales están determinando la toma de decisiones con respecto a las opciones de movilidad.

A partir de estos planteamientos, se tomó la decisión de desarrollar la investigación a partir de una metodología que conjugara tanto el aspecto cuantitativo como cualitativo. De esta forma, se realizó parte de la investigación a través del análisis comparativo cartográfico con respecto a los usos de suelo permitidos en dos momentos distintos, a fines de conocer las transformaciones e identificar las causas de su crecimiento y por ende, del incremento en la atracción de empleos en años recientes. Asimismo, se elaboró un estudio estadístico censal y de desplazamientos que cruzados con lo anterior, aportaran información sobre la dinámica poblacional e inmobiliaria.

Por otro lado, la investigación cualitativa se llevó a cabo con la finalidad de conocer las percepciones, imaginarios, aspectos culturales y sociales de las personas que acuden a la zona y que pudieran estar influyendo en su toma de decisiones con respecto al modo de transporte usado. Para ello, se realizaron seis entrevistas a profundidad, tanto a personas que trabajan en Santa Fe como a funcionarios de instituciones educativas. Las entrevistas se llevaron a cabo bajo la técnica “bola de nieve” a través de preguntas abiertas estructuradas en cinco grandes apartados: ciclo de vida, movilidad y vida cotidiana, gastos en transporte, proyecciones de movilidad y finalmente, opinión sobre políticas de movilidad en el D.F. y Santa Fe. Dentro de estos tópicos, se analizaron aspectos específicos codificados previamente, tales como: estacionamientos, transporte público, empleo, seguridad, costos y experiencia en los viajes.

De igual forma, se recurrió a la observación in situ dando recorridos en días laborales, posibilitando registrar algunas prácticas y dinámicas a través de fotografías mostradas en el desarrollo de la presente investigación.

Es así como la presentación de los resultados y el desarrollo del estudio se ha dividido en 3 apartados, principalmente. En el primer capítulo “Configuración espacial de las ciudades en el contexto de la ciudad global” se establecen las bases del papel que juegan las ciudades en una época globalizada y donde los

factores económicos han transformado las urbes, trayendo como consecuencia, modificaciones en los entornos sociales, políticos, laborales, etc. En esta sección se fundamenta la dinámica global en que está inmersa la Ciudad de México y donde, propiamente la zona de Santa Fe, es producto y productora de un espacio que responde a fuerzas económicas y sociales; mismas que desencadenan actividades y flujos generadores de una amplia movilidad. De esta manera, se plantea el antecedente de lo que la ciudad global implica en la movilidad de un espacio y de lo que esta necesidad de movimiento, impacta en la elección de transporte modal.

Por su parte, el segundo capítulo “La movilidad y su relación con la producción del espacio urbano” se desarrolla la influencia que ha tenido la movilidad en la conformación de las ciudades, partiendo desde las distintas funciones que se encuentran en los entornos urbanos considerando que los desplazamientos son parte fundamental para llevar a cabo cualquier actividad. Asimismo, se da mayor énfasis en el peso que ha tenido el automóvil en la evolución y modificación del espacio urbano desde su origen hasta nuestros días y cómo éste se ha posicionado como el rey de los modos de transporte. Para ello, se ha tomado en cuenta lo que el auto, en términos cualitativos (percepciones, aspectos sociales y culturales) representa en la vida de la población y que ha producido un efecto de dependencia, incluso similar al de cualquier sustancia adictiva, de ahí que se manejen los conceptos de automovilidad y dependencia al automóvil.

En el capítulo 3 “Santa Fe” es donde propiamente se expone todo lo referente a lo que sucede en dicha área de la Ciudad de México. Se parte desde su origen y evolución hasta lo que ocurre en tiempos actuales, retomando los aspectos teóricos desarrollados en los dos capítulos que le anteceden. De esta forma, se presentan los resultados obtenidos de la investigación en seis subtemas donde se explica cómo es la dinámica hoy en día en la zona, como una consecuencia de las decisiones ejercidas en el pasado por parte tanto de los entes públicos como privados que han hecho de Santa Fe un área inaccesible y con un crecimiento

incontrolado de desarrollos inmobiliarios, uso desmedido del automóvil, calles peligrosas e inseguras para el peatón, con violaciones a las normas establecidas en los Programas Parciales correspondientes y con una incongruencia entre lo dicho y lo hecho.

Finalmente, se tienen las conclusiones que reflejan el resultado obtenido de la presente investigación, misma que comprueba la hipótesis planteada. Asimismo, se han incluido en Anexos las transcripciones de las entrevistas realizadas, con la finalidad de poder ser consultadas para futuras investigaciones que encuentren en ellas alguna utilidad o simplemente, como evidencia del trabajo de campo llevado a cabo.

# Capítulo 1

## Configuración espacial de las ciudades en el contexto de la ciudad global

La configuración espacial de las ciudades responde a la dinámica de diversos factores, tales como: los políticos, sociales, económicos y ambientales; mismos que dan una forma y funcionalidad particular en cada una de ellas. De esta manera, las ciudades en todo el mundo poseen características propias, donde no responden a patrones o recetas estrictas bajo las cuales deban constituirse; sin embargo, sí existen elementos comunes que en la actualidad, las ha ido incorporando en redes donde comparten dinámicas, en diversos ámbitos, absorbiendo comportamientos paralelos en cada una de ellas.

Los elementos que han tenido mayor fuerza en la transformación y evolución de las principales ciudades del mundo, son los económicos y políticos. Esto se reflejó con el cambio radical que se produjo entre los años 80 y 90, durante los cuales diversos países optaron, de manera voluntaria o por necesidad, por la privatización, la desregulación, la apertura del mercado nacional a empresas extranjeras y la participación creciente de los actores económicos de las economías nacionales en el mercado global (Sassen, 1995). Es en este momento cuando la globalización se convierte en un tema emergente dentro de las ciencias sociales y que trastocó a la concepción de las ciudades.

El concepto de la globalización fue aplicado para caracterizar a las ciudades que tenían mayor importancia en las actividades económicas y financieras del momento, sobre todo a las que se integraban a procesos de vinculación internacional. Para algunos académicos, la globalización se erige como un nuevo desafío que actúa como una fuerza detrás de los cambios económicos de las sociedades y produce transformaciones profundas en las ciudades y en los territorios (Ramírez, 2010).

Sin embargo, para Castells “la ciudad global no es un lugar, sino un proceso. Un proceso mediante el cual los centros de producción y consumo de servicios avanzados y sus sociedades locales auxiliares se conectan en una red global en virtud de los flujos de información, mientras que a la vez restan importancia a las conexiones con sus entornos territoriales” (citado en Ramírez, 2010).

En palabras de Ramírez (2010), Harvey reconoce la importancia de la conformación de las ciudades para reproducir el proceso de urbanización global, e integra una metodología de la geografía en la que el reconocimiento de la ubicación de los agentes en ciudades y procesos urbanos específicos, definen las condiciones y características que permiten reconocer no sólo su reproducción, sino también la de otros, a través del modo como el sistema en general se transforma.

Por su parte, Sassen (1995) identifica la transformación de la centralidad en las ciudades en la concepción de la ciudad global. En esta, la centralidad no se concibe como un lugar geográfico como los centros urbanos o centros de negocios, sino que va más allá; ahora, la centralidad está constituida por un centro transterritorial conformado por el espacio digital, a través de las transacciones económicas de la red de ciudades globales, lo cual produce nuevas geografías de la centralidad. En este sentido, Sassen señala que las ciudades globales se caracterizan como aquellas urbes que poseen un alto grado de interconexión con la economía mundial a través de servicios intensivos de alta tecnología, conocimiento e información (Pérez Negrete, 2010).

De esta manera, la reproducción capitalista y la urbanización guardan una relación muy estrecha que cambia en los diferentes momentos de su desarrollo, pero se inserta de forma directa en el proceso de acumulación de la riqueza a través del sector inmobiliario internacional, nacional y local (Ramírez, 2010).

Si bien es cierto que, las ciudades globales responden y pertenecen a redes donde se involucran a través de los mecanismos económicos de manera “transterritorial”, la organización del espacio urbano no es el mismo. Para Roberts (2010), los países y las ciudades no atraen la inversión extranjera de igual forma, las experiencias de organización comunitaria y el compromiso político determinan también, de manera importante, la forma en que las ciudades y los ciudadanos responden a los desafíos de la globalización. Asimismo, señala que las nuevas geografías, a pesar de la interconectividad de la economía mundial, las particularidades del espacio y de la localidad son tan importantes como lo fueron en el pasado, tanto para la habitabilidad como para la gestión.

La ciudad global caracterizada como lugares donde confluye el sistema económico mundial a través de redes informacionales y financieras, parece estar incompleta si no se considera el elemento político, ya que éste determina a través de la toma de decisiones con respecto a las ciudades, en lo local, hacia dónde va la urbanización y el desarrollo de éstas. De esta forma, Harvey (2010) considera que el factor político es el que nos transporta de la concepción de ciudad global a ciudad neoliberal, donde el Estado deja de ser el directamente responsable de proporcionar las condiciones generales para la reproducción social y transfiere dicha obligación al sector privado, que se preocupa solamente de los sectores que le aseguran el mejor beneficio de la inversión realizada.

Es decir, la corriente donde parte la “nueva” configuración espacial y económica de las ciudades, corresponde a la concepción de que en la ciudad global se considera la importancia que ha tomado la era informacional y tecnológica en los flujos conectores entre las ciudades de todo el mundo, estructurando a las ciudades a partir de lo que el sistema capitalista demanda. Sin embargo, si se considera la era en que esta “ciudad global” se concibe, es imprescindible reconocer la importancia que el elemento político tiene en este proceso, mismo que ha marcado la transición hacia el modelo neoliberal.

A partir de esta perspectiva, Harvey señala que se trata de la falta de una política clara y de acción gubernamental, y no del espacio de los flujos, lo que define a las ciudades neoliberales del capitalismo internacional; en tanto, no define a las ciudades por sus condiciones de integración global, sino como centros urbanos divididos entre las élites financiera y de servicios con salarios altos y la gran masa de trabajadores de diversos tipos, con salarios bajos, que se mezclan con los marginados y los desempleados (Ramírez, 2010). Es decir, se trata de una estrategia global del capitalismo, donde el gobierno central pierde el control de su presupuesto y se instala en una forma donde se conjuntan el sector privado, la población involucrada en la vida urbana y el gobierno como la instancia responsable de las decisiones que impactan el desarrollo presente y futuro de la ciudad.

Esta concepción es la que se ha venido imponiendo en las ciudades latinoamericanas, donde los gobiernos han dejado cada vez más al servicio del mercado la planeación de la urbanización y el desarrollo regional. Roberts (2010) menciona que las ciudades en este contexto, han crecido en un medio económico volátil y competitivo, es decir, muy dependiente del mercado global y de sus prioridades inestables de inversión. Dando pie al desarrollo y crecimiento de ciudades y/o ciudades globales únicamente bajo el enfoque neoliberal, perdiendo la visión multifactorial que la urbanización requiere, repercutiendo directamente en la calidad de vida de la población al no ser considerada en la urbanización.

### **Ciudades latinoamericanas**

El 80% de la población de América Latina vive en ciudades (ONU-Hábitat, 2012), incluso en mayor proporción de lo que ocurre en los países más desarrollados; sin embargo, la situación en que las primeras han crecido y las condiciones en las cuales se vive en ellas, es distinta con respecto a las segundas debido a las transformaciones que han conocido.

En la región latinoamericana se cuenta con economías sobresalientes que han estado asumiendo un papel importante en el contexto global y regional, debido principalmente a las transformaciones de los procesos productivos y a la globalización. Signo de esto está representado en que dos tercios de la riqueza producida en la región, proviene de las ciudades latinoamericanas, aunque en mayor medida de las áreas metropolitanas.

Sin embargo, el emplazamiento, la distribución y dinamismo de las ciudades en la región están fuertemente determinados por las condiciones geográficas, políticas y económicas (ONU-Hábitat, 2012). Ejemplo de ello es la expansión física de las ciudades y el desarrollo económico, que en las últimas décadas han propiciado fenómenos como las conurbaciones, las áreas metropolitanas o los corredores urbanos.

En la década de los noventa, América Latina vivió el cambio de política hacia el libre mercado y la desregulación de los mercados de capital y trabajo. Este cambio de política fue respaldado por las agencias multinacionales, que además demandaron a los gobiernos políticas de austeridad fiscal, el retiro del Estado del control directo de las empresas económicas y descentralización administrativa (Roberts, 2010).

Uno de los efectos que trajo consigo esta modificación, ha sido la expansión urbana hacia las periferias de asentamientos “formales”, donde las empresas inmobiliarias han tomado el total control del suelo a bajo costo disponible bajo un modelo basado en la multiplicación de carreteras, centros comerciales y conjuntos habitacionales cerrados, aunque estos no cuenten con la infraestructura necesaria ni la conectividad adecuada hacia otros puntos de la ciudad. Tal es el caso de lo ocurrido en la zona de Santa Fe, en la Ciudad de México, tema central de la presente investigación, donde la invasión de la formalidad ha quedado en manos de las inmobiliarias privadas, gestoras de este megaproyecto al poniente de la

ciudad que tiene repercusiones en el resto de la Zona Metropolitana de la Ciudad de México como se verá más adelante.

De tal forma, las ciudades en América Latina, son vistas como las ciudades más inequitativas del planeta. Ya que a pesar de que algunas de ellas han presentado avances económicos, no existe evidencia clara de haber alcanzado equidad en la distribución de la riqueza. Se habla de ciudades duales, divididas, segregadas, tanto en lo económico como en lo espacial y social.

Son mucho más frecuentes los casos de ciudades que crecen con urbanizaciones de baja calidad, centradas en sí mismas, sin que nadie parezca preocuparse por el entorno en general, ni por la creación de espacios de socialización que no estén totalmente dedicados al consumo. La concentración de inversiones en las grandes ciudades ha ejercido un poder de atracción demográfica y empresarial, y una demanda adicional de espacio urbano (ONU-Hábitat, 2012).

Este tipo de concentración de riqueza y estatus, señala Roberts (2010), afecta la organización espacial de las ciudades latinoamericanas en la medida en que las políticas orientadas al mercado, liberan el desarrollo inmobiliario y atraen inversiones del gran capital en infraestructura urbana, tanto por empresas nacionales como extranjeras, mismo que enfatiza la desigualdad con que se han desarrollado las ciudades de la región, permitiendo que solo la población de altos ingresos tenga acceso a lo que la vida urbana le ofrece.

Asimismo, la expansión urbana de las ciudades latinoamericanas se ha caracterizado por el aumento de espacio edificado, a pesar de la desaceleración del crecimiento poblacional. Se construyen nuevos complejos residenciales, centros comerciales, se presenta un aumento de nuevos asentamientos irregulares, donde se practica la nula visión de las necesidades de conectividad interurbana y la integración con el tejido urbano más amplio.

La dualidad que se vive en las ciudades de la región, se han reforzado a través de la creación de comunidades cerradas de altos ingresos que, aunque se encuentren rodeadas de asentamientos irregulares y de población de bajos ingresos, no tienen contacto con ellos. Se habla de “ciudades valladas”, donde a pesar de que puedan encontrarse en las periferias de las ciudades, estas se encuentran conectadas por vías rápidas hacia el centro, donde se encuentran hospitales, escuelas y demás servicios. Además, se crean barreras físicas, como supercarreteras, que fragmentan los barrios pobres dificultándose el acceso al transporte. Esto reduce más los espacios públicos en los que la gente de diferente origen socioeconómico interactúa (Roberts, 2010). Igualmente, las comunidades cerradas proporcionan empleo a una variedad de personal de servicio.

Lo anterior, nos remite a lo que Sassen (2008) señala con respecto a la ciudad global y el papel que tiene la oferta de empleos en esta dinámica económico-política-social, donde la globalización genera una creciente variedad de mano de obra, mismos que se reflejan claramente en lo ocurrido en las ciudades latinoamericanas.

Los espacios donde se concentra el capital financiero e informacional en las ciudades latinoamericanas, como en el caso de la Ciudad de México, produce un fuerte aumento de la demanda de profesionales altamente remunerados. Asimismo, tanto las empresas como los modos de vida de los profesionales que trabajan en ellas generan una demanda importante de trabajadores del sector servicios con bajos sueldos. Esta incorporación ocurre directamente, mediante la demanda de trabajadores de oficina y trabajadores manuales en el sector servicios, como conserjes y técnicos de reparación, generalmente mal pagados (Sassen, 2008).

Asimismo, los desarrollos que se han planeado en la actualidad, han venido marcando la tendencia de construcción dirigida hacia ciertos sectores de ingresos, provocando de esta forma, aumentar la separación entre los espacios donde vive

la gente de menores ingresos y sus lugares de trabajo. Entre la especulación del suelo, el incremento de oferta del transporte público y los desarrollos comerciales, ha hecho posible que la dispersión entre la población y las fuentes de ingreso incrementa en desajuste que la ausente planeación ha dejado.

En palabras de Roberts (2010), la pérdida de oportunidades locales de empleo es un componente importante de exclusión. Aumenta el costo por la búsqueda de trabajo y desanima a los desempleados; y el tiempo y dinero que se gastan en los viajes al trabajo se convierte en una sangría del ingreso familiar y amenaza la integración familiar. Asimismo, señala que para el caso de la Zona Metropolitana de la Ciudad de México, existe un drástico desajuste entre la localización de las grandes empresas de manufactura, comerciales y de servicios, y la localización de poblaciones de bajos ingresos.

## **Ciudad de México**

La Ciudad de México ha sufrido cambios económicos que la han transformado espacialmente. Ejemplo de ello son las transiciones que en el ámbito económico han ocurrido en las últimas décadas del siglo XX y principios del siglo XXI, permitiendo incorporarla en lo que se ha denominado la ciudad global. Estudios realizados por *Globalization and World Cities Research Network* (GaWC), posicionan a la Ciudad de México como “ciudad global alfa”<sup>1</sup>, donde demuestran que está perfectamente incorporada en el espacio de flujos global. En esta categoría ubican a las ciudades globales que son muy importantes por su capacidad de vincular a grandes regiones económicas en la economía mundial.

Hasta la década de los 80, la Ciudad de México tenía una vocación predominantemente industrial, posteriormente este sector fue desplazado por el sector servicios. No obstante, es durante los 80’s que la capital sufre problemas

---

<sup>1</sup> Clasificación actualizada en 2010 por Globalization and World Cities Research Network.

económicos derivado de la crisis de 1982, donde se vive el colapso de la industrialización por sustitución de importaciones.

Durante este periodo hasta finales de la década, el Distrito Federal comienza a recuperar su posición en la economía nacional, donde a pesar de ser una de las ciudades más afectadas por la crisis, es en la que se produjeron los primeros privilegios. Es decir, es en la capital donde se introdujeron innovaciones tecnológicas y organizadoras. Entre las principales causas de este interés por una pronta recuperación de la economía de la Ciudad de México, se encuentra la aspiración por introducirla en la economía global a través del cambio en el modelo económico que se estaba gestando.

Con la entrada de Carlos Salinas de Gortari como presidente de la República Mexicana, a finales de la década de los 80, se implementa la apertura del mercado interno para importaciones, reorientándose la producción hacia mercados externos; permitiendo, de esta manera, el incremento de la presencia del sector financiero. De esta forma, la industria abandona a la Zona Metropolitana de la Ciudad de México (ZMCM) y encuentra cabida en otros Estados de la República, principalmente en la Frontera Norte del país, donde resulta más conveniente su localización al estar a un paso de Estados Unidos, quien funge como principal captador de las exportaciones de la nación mexicana.

Es así, como las transformaciones económicas ocurridas en México, como respuesta también a modificaciones en el modelo económico global, retoma importancia en la economía nacional desde otro ámbito. Es en la concentración de las actividades relacionadas con el control económico junto con la gestión de la integración cada vez más profunda de México en el mercado mundial, que la capital evoluciona y comienza a insertarse en lo que se conoce como “ciudad global”.

De esta manera, la Ciudad de México comienza a concentrar las matrices de las más grandes empresas, tanto nacionales como transnacionales. Esta preferencia por localizarse en la capital se fundamenta en 3 aspectos fundamentales: el volumen de las ventas; el nivel de participación de capital extranjero; y el volumen de las exportaciones e importaciones. Por tanto, “las empresas con casas matrices en el Distrito Federal se caracterizan por su relación y su orientación hacia el mercado mundial” (Parnreiter, 2002).

Tal como señala Parnreiter, la Ciudad de México está bien integrada en las redes transnacionales de las grandes empresas, tanto de las telecomunicaciones como de los viajes aéreos; sin embargo, la ciudad global que se ha caracterizado, ni siquiera corresponde de manera espacial a la totalidad del Distrito Federal, sino que este proceso globalizador crea nuevas centralidades en la ciudad, sólo son algunas regiones de ésta las que corresponden de manera empírica a esta llamada globalidad. Para el caso de la capital mexicana, los espacios que cumplen con estas características están concentrados en cinco delegaciones, principalmente en Miguel Hidalgo, Benito Juárez, Cuauhtémoc y Coyoacán. De esta manera, la globalización aceleró la creación de nuevas centralidades y contribuyó a la consolidación de una ciudad policéntrica (Coulomb, 2010).

Es así como Parnreiter identifica que, efectivamente, la ciudad global en el Distrito Federal, emerge sobre Paseo de la Reforma, Avenida Juárez, Santa Fe, Polanco, Insurgentes Sur y Periférico Sur, donde se ubica la concentración de las actividades económicas con respecto al sector servicios (financiero en su mayoría) que fungen como vínculo principal entre la región centro del país con la economía mundial. Asimismo, señala que Santa Fe se constituye como un nuevo “lugar global” dentro de la ZMCM. Aquí es posible identificar lo que Mattos (en Coulomb, 2010) señala con respecto a los “artefactos de la globalización: presencia de las torres de oficinas corporativas, los centros de convención y hoteles de cinco estrellas, los centros comerciales, algunos concebidos como verdaderos subcentros urbanos, los campos universitarios privados, los condominios

habitacionales exclusivos y segregados con sus centros de recreo y diversión, sus salones de fiesta, parques temáticos y multicinemas, a través de los cuales una minoría se inserta en el proceso de la globalización del consumo”.

Es en este sentido que Coulomb (2010) considera relevante entender cómo estas transformaciones desde el ámbito económico y globalidad en las ciudades, intervienen en la modificación del espacio urbano, ya que desde su perspectiva cabe preguntarse cómo la ciudad global está utilizando a la ciudad existente y la remodela en función de sus propias lógicas. Asimismo, señala que la globalización económico-financiera impacta en el territorio a través de la “nueva gobernanza<sup>2</sup>”, donde se tiende a imponer al proceso incipiente de democratización de la gestión urbana. Como resultado, una acción gubernamental se centra en la desregulación junto con incentivos fiscales y la generación subsidiaria de infraestructura.

Janoschka (2002), por su parte, establece que es a partir del abandono de la gestión y el control del desarrollo urbano por parte del Estado, al mismo tiempo que se presenta una apropiación por parte de actores privados, que surgen formas urbanas comercializables, redituables y valiosas para el mercado. De esta manera, las ciudades globales muestran divisiones espaciales como una traducción de la desintegración social que las barreras físicas y limitaciones a los accesos, les imponen.

Para Robayna (2012), desde una perspectiva global, se verifica que la circulación de bienes, personas y medios mecánicos de transporte, constituyen una de las condiciones necesarias para el funcionamiento de las ciudades, y es también, resultado de su dinámica espacial, económica y social. Por lo que considera, la movilidad urbana es producto y productora del espacio urbano; entendiéndose a éste, a su vez, como una totalidad, siendo la movilidad urbana uno de esos componentes esenciales.

---

<sup>2</sup> En palabras de Coulomb (2010): la “buena” gobernanza es la que asocia el sector público y el sector privado; y todavía mejor cuando consiste simplemente en el apoyo “facilitador” del gobierno hacia la conducción del desarrollo (económico y urbano) por parte de la iniciativa privada.

De este modo, como se mencionó en líneas anteriores, para el caso de los países Latinoamericanos la expansión urbana-metropolitana de sus ciudades ha generado un incremento de motorización ante la necesidad de conectar lugares de vivienda con espacios laborales o educativos cada vez más distanciados y con nulas o insuficientes alternativas de movilidad, como consecuencia de la carente intervención del Estado en el desarrollo urbano.

Es así como el espacio urbano en el contexto de las ciudades globales, es producido y produce flujos y actividades correspondientes a la esfera global (informática, financiera, etc.), con un impacto local. Tal es el caso de Santa Fe, Ciudad de México, gestado bajo la perspectiva de la ciudad global que ha tenido consecuencias locales en torno a la movilidad; mismas que se desarrollarán en los capítulos que preceden al presente.

## Capítulo 2

### La movilidad y su relación en la producción del espacio urbano

En la primera mitad del siglo XX en la Carta de Atenas<sup>3</sup>, se reconocieron cuatro funciones primordiales de las ciudades: habitar, trabajar, circular y recrearse. De esta forma, dichas funciones representadas en el territorio, correspondían a cuatro zonas: viviendas, industrias, tráfico y zonas verdes.

Es en este contexto que se desarrollan algunos modelos de organización del espacio urbano, donde se contempla la distribución y funcionalidad de las ciudades en torno a estos cuatro elementos. Por ejemplo, el *Modelo de los sectores* de H. Hoyt (Bailly, 1978), analiza y enriquece lo que los modelos clásicos, principalmente la *Teoría de los círculos concéntricos*<sup>4</sup> de Burgess establecía con respecto a la funcionalidad de la ciudad, añadiendo el factor de las vías de comunicación (líneas de transporte) entre las diferentes zonas y el efecto que estas tenían en la dinámica urbana.

Si bien Hoyt analiza las vías de comunicación que conectan cada una de las zonas, dando mayor énfasis en la zona residencial de lujo, su modelo puede ser aplicado a otros tipos de utilización del suelo, ya que de acuerdo a su planteamiento, la ciudad tiende a engrosarse y a crecer a lo largo de las líneas de transporte, que se benefician de las rentas de situación, por lo que comprobó que “las zonas residenciales propenden a desarrollarse cerca de los ejes viarios y férreos, a lo largo de las orillas de los lagos o ríos, y en localizaciones prestigiosas cercanas al centro... Así, las zonas industriales se extienden a lo largo de las vías

---

<sup>3</sup> La Carta de Atenas fue redactada con motivo del IV Congreso de Arquitectura Moderna [CIAM] celebrado a bordo del *Patris II* en 1933 en la ruta Marsella-Atenas-Marsella. Fue publicada en 1942 por Le Corbusier y José Luis [Josep Lluís] Sert.

<sup>4</sup> Burgess mediante observaciones empíricas, identifica una serie de irregularidades: en torno al centro financiero, se halla una zona de viviendas superpobladas, en las que viven los migrantes recientes y determinadas minorías étnicas. Esta aureola, denominada zona de transición, está rodeada por zonas residenciales tanto más acomodadas cuanto más en dirección hacia la periferia. Además, esta teoría tiene en cuenta elementos económicos dinámicos, donde la ascensión social se traduce mediante la migración geográfica (Bailly, 1978).

férreas y de las orillas de los canales y lagos. Los comercios a su vez, pueden desarrollarse en cinta a través de las carreteras frecuentes. Asimismo, los parques siguen a menudo las características topográficas...” (Bailly, 1978). En tanto, Hoyt consideraba que el espacio urbano no se organizaba directamente de manera concéntrica como lo concebía Burgess, sino de un modo sectorial, por lo que varios sectores podían agruparse en zonas estrelladas. Asimismo, este modelo demuestra que las ciudades disponen de múltiples centros de atracción, vinculados entre sí mediante ejes de transporte.

Por su parte, Harris y Ullman (Bailly, 1978) en su *modelo de los centros múltiples* retoman el modelo de Hoyt en torno a las líneas de transporte, donde reconocen su importancia dando mayor énfasis a lo que dichos flujos proporcionan a las ciudades. Es decir, al identificar los cambios de medio de transporte, se visualiza la aparición de establecimientos destinados a satisfacer las necesidades de la población peatonal, donde los puntos fácilmente accesibles son generadores de flujos y la estructura de la ciudad se torna multinuclear. Cabe señalar, que el desarrollo de este modelo se gestó en la época en que la ciudad norteamericana estaba en plena transformación, por lo que Harris y Ullman identifican que el impulso de los centros independientes, son el resultado de la combinación de cuatro factores, entre los que están: determinadas actividades precisan servicios y ordenaciones específicos; otras actividades se reagrupan de acuerdo a su semejanza aprovechando la economía de aglomeración; mientras que por el contrario, habrá actividades que por sus diferencias pueden repelerse unas con otras; y unas más a las que no se les permite ofrecer las elevadas rentas que la localización más favorable implica.

L. Wingo (Bailly, 1978), analiza la organización espacial de las ciudades a través de los mecanismos de transporte identificando los problemas con respecto al equilibrio territorial en el medio urbano. El principal aporte de Wingo con respecto a los modelos anteriores, radica en la incorporación en el análisis del costo de transporte con respecto a la renta de localización y los ingresos familiares. Al

respecto, señalaba que existía una relación inversa entre las variables del costo del transporte y la renta de localización, lo que determina la toma de decisión de localización en la ciudad, lo que establecería un patrón en la distribución espacial de acuerdo a elementos económicos.

A través de estos modelos, se refleja el crecimiento y desarrollo, principalmente, de las ciudades norteamericanas que se caracterizaron por asignar funciones específicas al espacio urbano mediante la zonificación con base en el precio del suelo y la diferenciación entre grupos sociales, teniendo como vínculo entre las mismas los grandes ejes viarios. El modelo de estas ciudades, con el paso del tiempo, se fue reproduciendo en algunos países de América Latina en cuanto a la prioridad de infraestructura y usos con respecto al automóvil.

Bajo este principio aplicado en las ciudades norteamericanas y la separación existente entre las diferentes zonificaciones de las mismas, los espacios que ahora permiten la función de circulación son aquellos que se concebían como espacios públicos y que se han transformado en espacios meramente conectivos. Una de las facilidades para que esta situación se propagara, radica en el hecho de que en dichas ciudades, el sector de la población de mayores ingresos habitan los suburbios alejados del centro de ciudad, donde el principal medio de transporte sin duda alguna es el automóvil; lo cual, reafirma la necesidad de mayor infraestructura vial para los automovilistas. En cambio, para el caso de las ciudades latinoamericanas, es la gente de menores recursos, la que tiende a vivir en las periferias, con problemas de acceso a los medios de transporte.

Si bien desde el planteamiento de la Carta de Atenas uno de los elementos identificados fue la circulación como parte fundamental de la funcionalidad de las ciudades, a través del tiempo ha carecido de importancia en el ejercicio de la planeación urbana.

Uno de los motivos, es que la movilidad ha sido desestimada como elemento clave en la forma y distribución de las funciones de la ciudad, así como en el diseño del espacio público, dejándolo como pieza secundaria o derivada de los demás elementos (vivienda, lugares de trabajo y de esparcimiento). Sin embargo, en los desplazamientos de las personas y en los transportes que éstas eligen, se va caracterizando a la ciudad misma a través de la conectividad que se genera. Asimismo, la movilidad encierra una perspectiva política que incide en la opción de ciudad y en la forma de vida que se ofrece a las personas y que enlaza con otras políticas urbanas, como pueden ser las de vivienda, de diseño urbano o de espacio público (Miralles-Guasch y Cebollada, 2003).

Tal como señala Robayna (2012), la movilidad urbana, si es entendida de forma genérica como práctica social y espacial, se erige como una actividad imprescindible para la consecución de la vida urbana. Es decir, al hablar de movilidad urbana se está considerando una visión más amplia de lo que los desplazamientos cotidianos y la infraestructura provista para los mismos, proporcionan a la ciudad, ya que ésta implica considerar una perspectiva con énfasis en los individuos con respecto a sus relaciones socioeconómicas y espaciales (edad, género, posición laboral, etc.).

Al respecto, Miralles (2002) sostiene que “el movimiento forma parte de la vida cotidiana de los ciudadanos como uno de los factores potencialmente más favorables y, a la vez, más condicionantes, aumentando nuestro potencial de relación y permitiendo sistemas de vida que de otro modo serían impensables, en los que coexisten contactos con la naturaleza, el trabajo, el estudio y el ocio”.

Desde esta perspectiva, la circulación tanto de bienes, personas y medios de transporte es parte fundamental del funcionamiento de las ciudades, en el sentido de que esta circulación posibilita conexiones entre distintos lugares con motivos diversos, teniendo como consecuencia una dinámica compleja entre factores económicos, sociales y espaciales. En tanto, la movilidad urbana no es sólo un

producto o resultado de la dinámica urbana, sino que ésta se convierte también en productora del espacio urbano.

Asimismo, el estudio de la movilidad quedaría incompleto si sólo se consideraran los lugares, los viajes, los motivos de estos y los medios de transporte que se emplean para llevarse a cabo cada uno de los desplazamientos. De esta forma, una de las disciplinas que se ha dado a la tarea de darle a la movilidad un enfoque multidimensional es la Geografía Humana. En ella, se incorpora al estudio de la movilidad, elementos culturales, medioambientales y demográficos, donde no sólo se mira en términos cuantitativos, sino también cualitativos, dando mayor importancia a la dinámica de las personas como individuos y como colectivos sociales.

Por su parte, Harvey (en Miralles y Cebollada, 2009) señala que la movilidad cotidiana es una categoría profundamente geográfica, pues no se trata sólo de desplazamientos sobre el territorio sino que la organización y la distribución de las actividades en el espacio son el motor que genera los movimientos habituales. Además, la separación de los espacios productivos y reproductivos genera, en sí misma, una primera necesidad de desplazamiento y en la medida en que estas dos esferas se alejan, la movilidad no sólo se incrementa sino que incluye nuevos medios de transporte.

Estos medios de transporte, al ser instrumentos a través de los cuales se realizan los desplazamientos, en términos generales, tienden a ofrecer mayor velocidad con la finalidad de reducir el tiempo empleado en las distancias a recorrer. Sin embargo, esta afirmación cobra matices distintos en las ciudades ante factores como crecimiento urbano, localización y/o concentración de las actividades, aspectos económicos y sociales, así como la planeación urbana.

En las ciudades de los países en vías de desarrollo, el sistema de movilidad pareciera estar desvinculado del proceso de urbanización. Esta desarticulación

entre movilidad y forma urbana, señala Montezuma (2003), ha llevado a situaciones paradójicas donde predominan los sistemas colectivos de movilidad, formales o informales, pero donde en lugar de configurarse una densificación urbana, con un reducido consumo de espacio, se han conformado aglomeraciones urbanas extensas, con densidades muy bajas de población y con un alto consumo de espacio.

Asimismo, la expansión urbana que se presenta en diversas ciudades del mundo, propiamente en América Latina, ha generado la dispersión del resto de las funciones de la ciudad; los lugares de trabajo, las viviendas, los sitios de estudio y de esparcimiento, cada vez están a distancias mayores una de la otra. De esta forma, los medios de transporte han pasado a ser factor trascendental en el mecanismo de la movilidad urbana.

La existencia de alternativas entre distintos medios de transporte, se vuelve insuficiente cuando se consideran todos los factores que están involucrados en la movilidad, ya que la localización tanto de la residencia como de los distintos lugares de destino posibles, así como de los motivos de los viajes, los ingresos (o nivel socioeconómico) y percepciones culturales (por mencionar algunos), determinan el rumbo de la toma de decisiones de la población con respecto a su elección entre las posibles opciones.

La presencia de diversos modos de transporte han determinado, no sólo la manera en cómo se mueve la población sino también el cómo se han configurado y transformado las ciudades. Como se mencionó en líneas anteriores, así como la zonificación o asignación de funciones a determinados espacios en la urbe, marcaron una tendencia para la conectividad entre las personas y sus diversas actividades, los modos de transporte igualmente han influido en la forma urbana. Se trata de una relación prácticamente dialéctica, donde la ciudad produce los espacios de circulación y conectividad a través de sus diversas funciones, y éstos

a su vez, a través de su función enlazadora permite nuevas configuraciones que modifican la estructura de la ciudad.

Así, los modelos de movilidad son también modelos territoriales, por lo que el paso de una estructura fordista<sup>5</sup> a una postfordista, y con ello la transformación de las estructuras económicas y territoriales, alteran los desplazamientos cotidianos de las personas (Miralles y Cebollada, 2003). De igual forma, la ciudad actual se caracteriza por la movilidad mecanizada y masiva y se funda en la movilidad individual como garante de los desplazamientos, condicionando el sistema urbano y de transportes. La paradoja que se presenta, es que aquella libertad que ofrece la movilidad motorizada individual está cada vez más impuesta por la obligación de hacerlo: para los desplazamientos cotidianos desde la residencia al trabajo y viceversa, a los equipamientos, servicios, etc. Por su parte, las políticas de movilidad se han enfocado a aspectos meramente de tráfico, basados principalmente en la velocidad y composición del tráfico, la capacidad circulatoria y el nivel de servicio (Santos y de las Rivas, 2008).

Este enfoque ha perdido la visión del complemento de la movilidad, la accesibilidad. En términos generales, la accesibilidad hace referencia a la facilidad con que cada persona puede superar la distancia que separa dos lugares y de esta forma ejercer su derecho como ciudadano. La relativa facilidad para superar la distancia es una variable relacionada con las características físicas de un espacio, las oportunidades de uso de ciertas actividades y las características individuales de los ciudadanos. Por lo tanto, la accesibilidad, además de una dimensión territorial, también es una característica individual en relación con el número de opciones que tienen los diferentes ciudadanos para acceder a los lugares y a las actividades (Miralles-Gausch y Cebollada, 2003).

---

<sup>5</sup> Refiere al sistema de producción en la fabricación de automóviles de Henry Ford a principios del siglo XX, donde se llevaron a cabo transformaciones profundas en el sistema productivo que traspasó a esferas como la planificación económica, la burocracia de las organizaciones y el ordenamiento de las ciudades.

De esta forma, tanto los distintos modos de transporte, la infraestructura dotada a tales fines y la organización espacial permiten algún grado de accesibilidad.

### **El papel del automóvil en la configuración del espacio urbano**

Uno de los elementos que desde principios del siglo XX estuvo presente en la configuración de las ciudades fue el automóvil, convirtiéndose en un condicionante para la urbanización en todo el mundo, generando un sistema de automovilidad<sup>6</sup> que domina las formas físicas de las ciudades, las prácticas cotidianas de sus habitantes y sus modos de interacción entre sí y con los lugares (Connolly Coord., 2010). El automóvil, ha sido objeto de consumo universal, motor de la economía, generador de modas masivas, mercancía identitaria, expresión máxima del individualismo capitalista, representación material y símbolo de una cultura.

Desde su invención, el automóvil tenía la finalidad de proveer a la población de mayores niveles económicos, el beneficio de desplazarse a mayores distancias en menor tiempo a través de la velocidad que éste le ofrecía, siendo en esa época superior a lo que cualquier otro medio de transporte podría brindar. Esta situación, comenzaba a marcar la diferencia entre las clases sociales y los medios de transporte que podían elegir; es decir, el automóvil separó a los diferentes sectores de la población de acuerdo a su capacidad de adquisición en torno a la posesión o no, de este medio.

Sin embargo, esta situación no perduró por mucho tiempo en Norteamérica, por ejemplo. A través del sistema de producción empleado para los automóviles (fordismo, en un inicio), los procesos empleados desde su producción hasta su venta, redujeron los costos y aumentaron las posibilidades de que más personas pudieran acceder a un auto, donde el beneficio difundido consistía en que tendrían

---

<sup>6</sup> Concepto tomado del Protocolo de investigación “La automovilidad en la Ciudad de México”

los mismo privilegios que la élite al tener la capacidad de circular a mayores velocidades, acortando el tiempo invertido en los desplazamientos.

Al respecto, Kreimer (2006) afirma que el desarrollo del transporte automotor constituye uno de los elementos fundamentales de la configuración del espacio social, ya que los cambios vinculados a las distancias suponen cambios globales en la organización de las relaciones humanas. Así, con su producción masiva, las funciones espaciales de las ciudades se dispersaron cada vez más “facilitando” la circulación entre distancias cada vez más lejanas, y se influyó en la creación de ciudades para los automóviles, caracterizadas por estar rodeadas por autopistas enormes y donde el transporte público apenas figura.

Las ciudades norteamericanas son el claro ejemplo de lo que el automóvil ha generado en la constitución de las ciudades; ha sido a través de la suburbanización, que el automóvil ha tomado el control de los desplazamientos, mientras las residencias están más alejadas del centro de ciudad, los *malls*, los lugares de trabajo y de recreación estén más distanciados unos de los otros, el auto adquiere la preferencia y hegemonía entre los medios de transporte.

Este modelo urbano se basa principalmente en el automóvil, ya que se realizan fuertes inversiones en infraestructura para éste, tal como autopistas y vías donde se facilite su tránsito por sobre otros modos. De esta manera, el espacio público se trastoca y se transforma para estar al servicio del auto, abandona su principal función de punto de encuentro y convivencia para ser ocupado por los efectos que el carro produce (ruido, contaminación, ocupación del espacio físico, etc.).

En este contexto, en la organización del espacio urbano pareciera que es necesario segregar las funciones viarias y expulsar a aquellas que no tengan por objetivo la conexión. Por lo que se podría observar que la calle está dejando de ser de los peatones para ahora ser de los coches. De esta manera, la función conectiva del espacio público que se le ha dado, ha propiciado que tenga un uso

longitudinal, donde la conexión se da entre áreas distanciadas espacialmente y la calle-autopista conecta actividades pero aleja usos. Asimismo, se tiene como consecuencia que al utilizar exclusivamente este espacio por los vehículos, el uso transversal de las calles (la relación con la acera de enfrente) no sea posible. Es decir, se vuelve más accesible un punto alejado pero que requiere un recorrido longitudinal que un punto próximo con un desplazamiento transversal (Miralles-Gausch y Cebollada, 2003).

En tanto, el espacio urbano se va transformando en la medida en que se le da prioridad a la construcción de vías exclusivas para el tránsito de los automóviles, creando autopistas y caminos donde el coche tiene la preferencia, al mismo tiempo que el resto de los modos de transporte se van aniquilando.

### **Las ciudades y su dependencia al automóvil**

La relación que ha resultado indisociable entre automóvil y ciudad, Newman y Kenworthy (1989) la han explicado como dependencia al automóvil, siendo ésta una peculiaridad de las ciudades cuyos habitantes dependen del automóvil para realizar sus actividades cotidianas. En este sentido, el automóvil se convierte en el motor de la economía y del modo de vida de la población, haciendo ciudades dependientes de él mismo.

Estas ciudades nacen aproximadamente en la época de la Segunda Guerra Mundial, principalmente en Norteamérica y Australia, donde su desarrollo fue posible gracias al establecimiento de la zonificación, misma que posibilitó la separación de los espacios residenciales y fuentes de trabajo. Así, las distancias a recorrer se volvían cada vez más extensas, la ciudad comenzaba a descentralizarse y a dispersarse, mientras que la densidad poblacional disminuía. Ante esta situación y la disponibilidad del automóvil, los desarrolladores inmobiliarios y planeadores locales, no consideraron necesario proveer de más

servicios básicos como el de transporte, cuando la misma población podía resolver sus desplazamientos a través del vehículo privado.

Este binomio automóvil-ciudad se vuelve inseparable en dichas condiciones. Además, el uso del auto se convierte no sólo en una elección, sino en una necesidad. En este contexto, la necesidad de poseer un automóvil no sólo es producto de la planeación urbana, sino también se vuelve un generador de políticas y decisiones en apoyo al mismo, se cae en el círculo vicioso donde “necesitar” los autos para realizar los desplazamientos, genera que los tomadores de decisiones impulsen la creación de condiciones para que éstos continúen proveyendo a la población de un modo de transporte capaz de satisfacer su necesidad de movimiento. Tal es el caso de la creación de mayores vías, autopistas y caminos donde sólo los automóviles tienen cabida y en los que la circulación resulta ser el elemento prioritario.

Newman y Kenworthy (1999) documentaron a través de lo que llamaron los diez mitos de la dependencia al automóvil, las razones por las que se argumenta, una ciudad es más dependiente al uso del vehículo particular que otras. Desarrollan los fundamentos del incremento y justificación de la existencia de la dependencia al automóvil en las ciudades estudiadas (ver tabla 1). En cada uno de los elementos que conforman los mitos, se explica cómo las condiciones que se asegura son la raíz de la dependencia en algunas ciudades, en otras, simplemente no se cumplen. Es decir, los consideran mitos en el sentido de que son únicamente principios empleados para comprobar que existen factores que inevitablemente generan la dependencia, sin darse cuenta que en la práctica no son una regla.

Tabla 1. Los 10 mitos de la dependencia al automóvil

<b>Riqueza</b>	La dependencia al automóvil es una consecuencia inevitable de la riqueza. La gente siempre compra autos en mayor cantidad que el espacio urbano privado, por lo que las formas urbanas alternativas, el transporte público y los modos no motorizados inevitablemente morirán en tanto las personas se enriquecen más.
<b>Clima</b>	La dependencia al automóvil está inevitablemente inducida por los climas templados donde la población puede disfrutar del estilo de vida de los suburbios de bajas densidades mientras que las ciudades compactas y orientadas al transporte público están generalmente en climas fríos.
<b>Espacio</b>	La dependencia al automóvil es parte inevitable de los países que son muy extensos, pese a que aquellos con poco espacio tienen ciudades compactas.
<b>Época</b>	La dependencia al automóvil es una característica inevitable de la vida moderna, así las ciudades desarrolladas después de 1945 lo presentan más que las ciudades más antiguas.
<b>Problemas sociales y de salud</b>	La dependencia al automóvil es creada inevitablemente como una reacción de la densidad y sus problemas sociales y de salud.
<b>Estilo de vida rural</b>	La dependencia al automóvil es creada inevitablemente por la atracción del estilo de vida rural en los suburbios con la promesa asociada del escape del nocivo del estilo de vida de la ciudad.
<b>Vías</b>	La dependencia al automóvil es creada inevitablemente por la poderosa combinación de intereses en torno a las vías.
<b>Desarrolladores inmobiliarios</b>	La dependencia al automóvil es creada inevitablemente por los poderosos intereses de los especuladores y desarrolladores inmobiliarios, siendo mínimo lo que puede hacerse para detenerlos.
<b>Ingeniería de tránsito</b>	La dependencia al automóvil es un resultado inevitable de los procesos estándar de la planeación del transporte.
<b>Urbanismo</b>	La dependencia al automóvil es regulada inevitablemente en las ciudades por el urbanismo local.

Fuente: Newman y Kenworthy (2010).

Los autores concluyen que esta dependencia al automóvil no está produciendo tantos beneficios económicos, sociales y ambientales como se promulga, ya que, si bien en el momento en que se inventó el automóvil, y hasta no mucho tiempo después, se podía alardear de sus múltiples ventajas, lo que ha prevalecido son los problemas y dificultades que este modo de transporte proporciona a la ciudad y a su población, que aunque no sean reconocidos o expresamente divulgados, la vida cotidiana da cuenta de que algo anda mal al respecto.

Asimismo, la dependencia al automóvil en una ciudad no sólo está determinada a partir de la forma urbana que ésta toma, o de la zonificación que se ha adoptado de acuerdo a la funcionalidad que se le asigna a cada espacio, sino también de elementos económicos y culturales que influyen en reforzar esta idea del vehículo particular como “necesidad”.

Al respecto, es fundamental señalar la existencia de elementos económicos que intervienen en este fenómeno, tales como la presencia de la industria automotriz y su fuerza en el mercado global, el petróleo y sus derivados (como combustibles y aditamentos) relacionados con tal industria, los empleos provenientes y consecuencia de la existencia del automóvil, las inversiones en infraestructura para el vehículo, impuestos derivados de su tenencia, costos de mantenimiento y financiamiento del mismo, etc. Por tanto, el coche se vuelve más que un modo de transporte, es pieza fundamental de la economía de una nación y del mundo.

De igual manera, la cultura desarrollada en torno al automóvil ha reforzado su dependencia. En este sentido, la cultura de que se habla está referida a una ideología, imaginarios y a una serie de símbolos adjudicados a la posesión de un carro, así como de prácticas, percepciones y costumbres, donde la población deposita en él atributos sociales y económicos que lo dotan de un bienestar intangible.

Al respecto, Canclini (2007) define como imaginario a las "...elaboraciones simbólicas de lo que observamos o de lo que nos atemoriza o deseáramos que existiera... Lo imaginario viene a complementar, a dar un suplemento, a ocupar las fracturas o huecos de lo que sí podemos conocer." Asimismo, considera que en estos imaginarios se encuentra la subjetividad de los individuos, donde al considerar su interacción social con otros, se crea una intersubjetividad.

Ante estas representaciones simbólicas e imaginarios que cada individuo ha desarrollado alrededor del automóvil, éste se ha posicionado en el "rey de todos los productos que deseamos" (Lutz y Lutz, 2010). El automóvil ya no es sólo un medio de transporte, sino un espacio que se habita, tan íntimo como la ropa o como una casa, que se exhibe con orgullo como un signo de pertenencia social o de identidad individual (Kreimer, 2006).

El automóvil, principalmente en el contexto de este modelo de ciudad, se ha convertido en uno de los más grandes anhelos de la población. En él está la representación de lo que es el éxito o el camino para alcanzarlo, es considerado como el gran objetivo en la vida, donde lo importante no es sólo poseer un auto y manejarlo, sino qué tipo de auto se tiene y se maneja. Las marcas de los vehículos toman poder con respecto a las representaciones que los individuos tienen de cada una de ellas, es el prestigio y el estatus que los hace mejor que el resto, que demuestra ante la sociedad lo exitosos que son, otorgándole al auto, un valor adicional al valor de uso. En palabras de Lutz y Lutz (2010), "el auto se ha estacionado en el corazón de nuestras nociones de felicidad".

De esta manera, el automóvil ocupa un lugar fundamental en las vidas de las personas. Se incorpora en el ideal de vivir la buena vida que, en Norteamérica por ejemplo, es perseguido: el tener una familia, una casa, una mascota y un auto. Incluso en las últimas décadas, el automóvil en esta nación, ha sido más importante que el tener hijos (Lutz y Lutz, (2010). Es decir, se convierte en un

elemento indisociable en la vida de cualquier individuo, pareciendo que se nace con la finalidad de poseerlo.

Estos elementos subjetivos producidos a partir de la aparición del automóvil, han sido impulsores para que diversos estudiosos se interesaran en el fenómeno de la dependencia a éste, por lo que se han realizado investigaciones para conocer qué causa este vínculo. Entre los motivos encontrados al respecto, están las ventajas que el poseer un auto les ofrecía, sobrepasando la funcionalidad de verlo como una herramienta para desplazarse. Sin embargo, empíricamente se podría demostrar que no son en sí mismas las ventajas de tenerlo y usarlo las que hacen que la gente use su carro en todo momento, ya que muchas personas, por ejemplo, manejan al trabajo incluso cuando el transporte público o la posibilidad de compartir un auto son opciones menos complicadas y más baratas. Al respecto, Lutz y Lutz (2010) comentan que “hay evidencia que la ventaja no es necesariamente la raíz de nuestro amor por el automóvil”.

Para Kreimer (2006), el automóvil en el imaginario colectivo aparece como un hogar en pequeño, una esfera cerrada de la intimidad que al mismo tiempo está asociada a la libertad. En el automóvil se está como en casa y lejos de ella. En tanto, su relación con la esfera social, el hogar y el automóvil son un binomio que atraviesa el conjunto de la cotidianeidad asociada a las esferas del trabajo y el ocio. Además, el auto aparece como un signo de poder y la velocidad que ofrece, se instala como un placer, donde la movilidad sin requerimiento de esfuerzo, constituiría una especie de dicha irreal.

En este sentido, la publicidad ha jugado un papel fundamental en la historia del automóvil, ya que a través de ésta es difundido como el objeto máspreciado al que cualquier persona podría aspirar, mostrando todos los atributos, ventajas y beneficios que éste genera fomentando el deseo de obtenerlo. Es quizá en la publicidad donde se produce y se refuerzan los imaginarios en torno al auto, donde se apela a la potencia y a la velocidad como elementos intrínsecos a éste.

Asimismo, es en la publicidad que se crean valores asociados a la posición socioeconómica a la que se pertenece y a la ascensión de clases que puede conseguirse comprando determinada marca de auto. De igual forma, se le adjudican al automóvil valores de seguridad, confianza e individualismo, aunque algunas marcas o modelos dan mayor énfasis en ofrecer atributos propicios para las familias.

Es así que la elección de un determinado modelo se inscribe dentro de una lógica de ingresos y al mismo tiempo, de la distinción. El automóvil, por tanto, otorga estatus y forma parte de aquellos objetos personales, aquellos fetiches que confieren un “no sé qué” que rodea a una persona de cierta distinción (Kreimer, 2006).

Aún si no existen las condiciones para comprar un automóvil y mucho menos para mantenerlo, la población prefiere poseerlo sacrificando el consumo de otro bien que podría tener mayor prioridad dentro de las necesidades individuales o familiares. Es decir, se valora más lo que les representa el poseer un auto que la adquisición de otro bien de consumo. De esta manera, en muchas familias al no tener la posibilidad de adquirir un coche nuevo, se recurre a la compra de los autos de segunda mano (usados), los cuales podrían proveerles satisfacer la “necesidad” de poseer un vehículo de acuerdo a sus ingresos. Entonces, los ingresos ya no es un obstáculo determinante para que las familias puedan adquirir uno. Al respecto “los sacrificios que las personas están dispuestas a hacer por la religión del automóvil van más allá del dominio de la racionalidad” (Kreimer 2006).

Sin embargo, los efectos provocados por el automóvil, no sólo se presentan en el ámbito individual o familiar, sino que al sumar las preferencias por su uso, la secuela se multiplica en toda la urbe; presentando impactos negativos considerables para toda la sociedad.

Uno de los impactos producidos por el uso generalizado del automóvil, y quizá el más evidente, es el embotellamiento. En la medida en que más personas eligen como modo principal el vehículo privado, las vías comienzan a ser insuficientes para satisfacer la capacidad demanda, provocando congestionamientos que colapsan los espacios de circulación en poco tiempo. Este efecto, a su vez, termina con la ilusión de velocidad adjudicada al carro, puesto que cada vez más se avanza a menor velocidad, teniendo que invertir más tiempo en los desplazamientos. Ante esto, otra “ventaja” dada por el auto sobre permitir recorrer mayores distancias en menor tiempo, queda también en entredicho.

Ante tal problemática, la población está invirtiendo más horas de su vida viajando, donde no sólo es considerar el tiempo efectivo de los desplazamientos, sino también el tiempo que ocupa para ganar el dinero para comprar el auto, pagar la gasolina, los seguros, arreglos y demás cuotas. Es decir, se está destinando una parte considerable de la vida para poseer y usar un auto.

Lo anterior también conduce al efecto cíclico que se presenta en las ciudades con respecto a las soluciones gubernamentales, ya que para resolver el problema del congestionamiento se construyen nuevas vialidades, sin considerar que la presencia de más vías genera a su vez, más automovilistas (efecto conocido como tráfico inducido) (ITDP & Embarq, 2012).

Otro efecto negativo, consiste en la contaminación (atmosférica, auditiva y del agua). Todas ellas generadas por el excesivo uso del automóvil que emite gases de efecto invernadero, principal contaminante del aire; además del ruido provocado por su circulación y congestionamientos, así como las demás secuelas resultado desde su producción hasta su disposición final (calentamiento global, lluvia ácida, etc.), lo que al final se refleja en un deterioro de la salud y calidad de vida de la población en general, no sólo de los automovilistas.

Así como induce la presencia de problemas físicos y ambientales, los sociales y económicos no quedan fuera. Una de las principales consecuencias del uso generalizado del automóvil, son los accidentes viales y los costos asociados a su uso. Además del aumento de problemas de salud entre la población relacionados a éste, como obesidad y estrés. De igual forma, implica un incremento en el gasto público para sostener su uso, el cual se traduce en mayores inversiones en infraestructura vial, creación de más estacionamientos, objeto de aplicación de subsidios y ocupación del espacio público.

En el caso de México, por ejemplo, los accidentes de tráfico de vehículo de motor (ATVM)<sup>7</sup>, constituyen un problema grave de salud pública. Para el año 2005, estos accidentes representaron la sexta causa de muerte a nivel nacional (16,682 defunciones), donde en el grupo de edad entre 15 y 29 años se ubicó como la primer causa de muerte y fueron responsables del 15% de las defunciones entre la población joven (Secretaría de Salud, 2008).

Con el paso del tiempo, el automóvil ha ganado terreno con respecto a su ocupación del espacio público, que de lo que era y ya no es. Como señala Kreimer (2006), los niños necesitan espacio para jugar, sin embargo, hoy es un peligro dejarlos en la calle. El espacio público se ha convertido en un espacio privado, minado por la omnipresencia del automóvil. Por esta razón, la elección del lugar de residencia ha tenido que considerar este tipo de elementos, por lo que algunas personas deciden mudarse a las periferias o suburbios buscando mejores condiciones para sus familias, huyendo de los efectos negativos que se vive en las urbes debido al uso desmedido del coche; y aunque no todos lo hacen por decisión propia, el alejarse del centro de la ciudad donde se encuentran los servicios de educación y trabajo, y ante las pocas posibilidades de medios de transporte conectores, el automóvil aún así, sigue siendo su opción de transporte. A lo que Gorz (1973) refiere “se ha producido un razonamiento circular perfecto:

---

<sup>7</sup> Concepto empleado por la Secretaría de Salud para señalar los accidentes viales en México.

para escapar a la destrucción producida por el automóvil, consigamos más automóviles”.

En tanto, las ciudades se han estado construyendo para la movilidad del automóvil y no para las personas, son ciudades pensadas para moverse y para trabajar, más no para vivir en ellas. Algunos efectos del urbanismo enfocado en el desarrollo del automóvil ha tenido como consecuencia la existencia de ciudades más extensas, disgregadas, con servicios y equipamientos deficientes; los hogares están más lejanos de los lugares de empleo, estudio, comercio, ocio y equipamiento; las familias están cada vez menos reunidas, las personas están más estresadas, se respira más aire contaminado, y se pierden más vidas en accidentes de tránsito.

Es así, como el interés por llevar a cabo la presente investigación sobre Santa Fe y sus implicaciones con la forma urbana, la oferta laboral producida en dicho espacio y el cada vez mayor uso del automóvil, recobra importancia; ya que es en este espacio donde la ciudad global tuvo cabida, desde su gestación hasta el día de hoy, provocando una fuerte atracción de empleos y como consecuencia, de población flotante que, enfrentándose ante una estructura urbana compleja y desigual en oportunidades de acceso, vive un alto grado de automovilización. De este modo, en el siguiente capítulo se desarrollará el trabajo de campo permitiendo conocer Santa Fe y sus implicaciones en el territorio y la población.

## Capítulo 3

### Santa Fe

#### **Contexto de surgimiento**

Santa Fe está ubicado al poniente de la Ciudad de México, comprendido entre las demarcaciones de las Delegaciones Cuajimalpa de Morelos y Álvaro Obregón con una superficie total de 931.64 ha. En tanto, se ha considerado pertinente contextualizarlo en el marco de lo que ocurrió en la Ciudad de México y en dichas delegaciones desde la segunda mitad del siglo XX hasta la actualidad, donde su desarrollo y crecimiento ha dado lugar a un nodo de la capital.

La Ciudad de México experimenta un incremento en la concentración de población y expansión urbana aproximadamente en la década de los cuarenta debido al crecimiento económico basado en la sustitución de importaciones. Pese al crecimiento acelerado de la concentración poblacional en la capital, ésta se contenía dentro de los límites del Distrito Federal; mientras que para la siguiente década, comenzó a extenderse hacia algunos municipios del Estado de México. La creciente urbanización de la Ciudad de México, respondiendo al proceso de industrialización, resultó estar caracterizada por una relación estrecha con el mercado laboral generado a partir de la localización industrial (Lindón, 1997).

Por su parte, en la Delegación Álvaro Obregón durante dicho periodo y gracias a la apertura de la avenida de los Insurgentes, se propicia el fraccionamiento de terrenos y se da pie a la construcción de residencias. Para la década comprendida entre 1950 y 1960, debido a la saturación de las zonas centrales de la ciudad, se edificaron viviendas en lomeríos; estos fenómenos ensancharon las vías de comunicación de San Ángel y de varios poblados rurales, entre ellos San Bartolo Ameyalco y Santa Rosa Xochiac. En la zona suroeste de la delegación, surgieron nuevos fraccionamientos para familias con ingresos medios y altos, lo cual encareció el precio del suelo y provocó la mudanza de población de escasos

recursos. En cambio, en el noroeste se ubicó la gente de menores ingresos, sobre áreas minadas o con pendientes acentuadas. En su gran mayoría, se trataba de asentamientos irregulares provocados por la actividad económica de la explotación minera, donde actualmente se combinan los usos habitacionales e industriales y se han integrado a la traza urbana de los antiguos poblados de Santa Lucía y Santa Fe (PDDU Álvaro Obregón, 2011).

En 1964, el entonces regente Ernesto P. Uruchurtu tomó la determinación de prohibir nuevos asentamientos o fraccionamientos dentro del área central del Distrito Federal debido al incremento poblacional y de urbanización en el mismo. Ante esta situación, la Delegación Cuajimalpa de Morelos<sup>8</sup>, a pesar de haber sido una de las delegaciones menos habitadas, de 1950 a 1980 aumentó su población más de nueve veces. De esta manera, en Cuajimalpa surgieron desarrollos de vivienda residencial y media en torno a la cabecera delegacional, Contadero y el fraccionamiento Vista Hermosa, así como el establecimiento de algunos asentamientos irregulares en algunas laderas de los cerros y barrancas (PDDU Cuajimalpa de Morelos).

Para 1971, en cuanto a aspectos económicos, se tiene que el Distrito Federal contaba con 27% del capital de las industrias públicas y privadas, mientras que el Estado de México captaba el 26% (Carrillo, 1998), lo que se traduce en una captación del 50% de la actividad industrial a nivel nacional, lo cual tiene relación directa con la captación de empleos y atracción de población a la capital.

Para la década de los ochenta, este crecimiento tanto económico como poblacional concentrado en la Ciudad de México, se ve impactado ante la crisis económica que se presenta en 1982 a nivel nacional. El endeudamiento externo nacional trajo como consecuencia la devaluación del peso, inflación, desempleo y un decremento en la capacidad de compra de la población. Ante tal situación, se

---

<sup>8</sup> Cuajimalpa fue considerada como municipio hasta 1928, ya que a partir del 1o. de enero de 1929 se convirtió en una delegación del Distrito Federal. En 1970 se le llamó Cuajimalpa de Morelos.

modifica el modelo económico que había estado llevándose a cabo a través de la sustitución de importaciones por el modelo neoliberal. Con este se reestructura la deuda externa adquirida, se comienza el saneamiento a las finanzas públicas, se realiza la venta de gran parte de las empresas del Estado y se da amplia apertura al mercado externo.

Concretamente, en la Ciudad de México, debido a esta crisis, el panorama dejó imposibilitadas a muchas empresas para modernizarse y tener la posibilidad de continuar realizando sus actividades económicas, lo que además trajo como consecuencia, pérdidas de empleos y bajos ingresos en la población capitalina, traduciéndose en un incremento tanto en el comercio informal como en la necesidad de que otros miembros de las familias, además del jefe de familia, se incorporaran en alguna actividad remunerada.

Asimismo, para el año 1985 ante el sismo ocurrido en la capital, se acelera el fenómeno de despoblamiento de las áreas centrales Ciudad de México y donde la población en situación más precaria profundiza sus problemas al tener afectaciones en sus viviendas. De este modo, la migración hacia las periferias de la ciudad intensifica la consolidación y surgimiento de asentamientos irregulares y conjuntos habitacionales en las delegaciones más periféricas y en los municipios colindantes del Estado de México, así como la descentralización de los servicios hacia el sur y poniente de la ciudad, momento en que esta región comienza a constituirse en un polo de desarrollo emergente en el Distrito Federal.

En este periodo se gesta un megaproyecto en el que se apuesta por la captación de capitales nacionales e internacionales, con la intención de introducir a la Ciudad de México en la corriente de las “ciudades globales”. El megaproyecto fue el surgimiento de Santa Fe, situado en un lugar donde con anterioridad se practicó la explotación de minas de arena y que, posteriormente, se instalaron los tiraderos de basura más importantes de la ciudad (Pérez Negrete, 2010).

De esta manera, Santa Fe se ideó como la herramienta a través de la cual la Ciudad de México se incorporaría a las ciudades globales: fue adquiriendo el carácter globalizador al que Castells hacía referencia cuando señalaba que la ciudad global es un proceso en el que los centros de producción y consumo de servicios avanzados se comenzaban a conectar en una red global en virtud de los flujos de información, lo cual fue posible a través de la transformación del territorio y de la captación paulatina de inversiones y atracción de empleos.

Para ello, desde 1984 se realizó la expropiación de los predios que ocuparía la Zona Especial de Desarrollo Controlado (ZEDEC)<sup>9</sup> Santa Fe. Tanto el proyecto, como la urbanización y comercialización lo realizó la empresa Servicios Metropolitanos S.A. de C.V. (Servimet), bajo el esquema de “autofinanciamiento aplicado”<sup>10</sup>. Entre las innovaciones que presentaba dicho megaproyecto fue la participación del sector privado (inversionistas ligados con el sector inmobiliario) y el gobierno de la ciudad. En el caso concreto de Santa Fe, se planteó una oferta de suelo urbano para actividades financieras, comerciales, habitacionales y de servicios dirigidos al sector socioeconómico alto (Valenzuela, 2007).

A finales de la década de los ochenta y durante la década de los noventa, las políticas de venta implementadas por Servimet en Santa Fe flexibilizaron el esquema de la comercialización para atraer a los inversionistas más importantes del país. De acuerdo con Pérez Negrete (2010), los primeros inversionistas que se establecieron en la zona fueron: Televisión (Televisa), Automotriz Hermer (Mercedes Benz), Banca Serfin, Impulsora Corporativa de Inmuebles, S.A. de C.V., Corporativo Opción Santa Fe II, S.A de C.V, Parque Santa Fe, S.A. de C.V, Inmuebles Hogar, S.A. de C.V. (Bimbo) y Hewlett Packard de México, S.A. de C.V. El establecimiento de estas empresas de reconocimiento nacional e internacional,

---

<sup>9</sup> En el Diario Oficial de la Federación el 11 de enero de 1995 se publicó la Zona Especial de Desarrollo Controlado (ZEDEC) Santa Fe para formalizar la referencia que se había tomado para denominar la zona urbana que en 1989 el Gobierno del Distrito Federal inicia su desarrollo sobre territorio de las delegaciones Álvaro Obregón y Cuajimalpa de Morelos.

<sup>10</sup> Permite por un tiempo la ejecución de las obras sin gravar los recursos fiscales del Gobierno de la Ciudad.

provocó que poco a poco más firmas de la misma talla decidieran establecerse en Santa Fe. Con el tiempo, estar en Santa Fe se fue constituyendo en un símbolo global y en la constitución de lo que Parnreiter (2002) llamó como nuevas centralidades, ya que es esta una de las regiones de la ciudad que corresponden al proceso globalizador.

Cuando se crea la ZEDEC Santa Fe, los usos de suelo estaban delimitados de una forma clara y aún cuando llega el gobierno perredista a cargo de Cuauhtémoc Cárdenas, el proyecto no sufre importantes variaciones. Sin embargo, a la llegada de Andrés Manuel López Obrador al Gobierno del Distrito Federal (GDF), se realizan transformaciones importantes: se dan instrucciones de que Servimet siguiera administrando sus operaciones pero con la intención de que fuera cerrando; se dan terrenos de Santa Fe a cambio de la construcción del segundo piso del periférico; se realizan permutas en donde se cambia cemento por terrenos y otros productos; y se cambiaron los usos de suelo (donde se permitían 500 viviendas se cambiaba el uso de suelo para permitir 800). Ante tal situación, los colonos se manifestaron en contra de estas medidas que no respetaban el plan original.

De esta manera, aún cuando la zona del megaproyecto se ubica entre dos delegaciones (Álvaro Obregón y Cuajimalpa de Morelos), ninguna de ellas tuvo alguna injerencia directa en su administración, ni aportó dinero para la administración de la misma. En palabras de Harvey (2010), Santa Fe estaba incursionando en la ciudad neoliberal, donde el Estado transfiere obligaciones que le competen al sector privado.

Mapa 1. Santa Fe: delimitación del área de estudio



Fuente: Elaboración propia.

En este contexto de limbo de gobernabilidad, la Asociación de Colonos de Santa Fe (ACSF) se convierte en la primera asociación colectiva en México con un sistema de auto-administración privada con una fuerte influencia política sobre los distintos niveles de gobierno.

Pérez Negrete (2010), señala que al analizar la zonificación existente en el Plan Maestro y compararla con los programas posteriores (ZEDEC y PPDUSF) y con el uso real de suelo que en la práctica se ha registrado, se pueden observar diversas modificaciones que son el resultado de conflictos y controversias, en los que los acuerdos al incremento de la vivienda, a las intensidades de construcción y a la regulación de áreas verdes han estado presentes constantemente.

Estas inconsistencias han tenido consecuencias al no respetar los usos de suelo establecidos en los planes con sus respectivas restricciones, por lo que ha sido posible densificar la zona de una manera incontrolada e irracional, dando paso a la atracción de negocios a través de la sobre oferta de espacios para oficinas,

saturando edificios con lugares de estacionamiento, ofreciendo más residenciales privados y cerrados, suprimiendo espacios públicos en favor de vías y construcciones comerciales, entre otras acciones. De esta manera se le cede más espacio para cumplir con lo que los comercios y empresas establecidos demandan, tales como más lugares de estacionamiento y mayores vías para los automovilistas, dando prioridad a la población que se transporta en coche con respecto a los que lo hacen en transporte público y que son prácticamente peatones al interior, la mayor parte del tiempo.

### **Situación actual**

Con el desarrollo de Santa Fe, la población ha presentado un incremento, de 21,774 hab. en 2000 a 41,464 hab. en 2010; estimándose un incremento poblacional para el 2020 a 48,339 hab. Este pronóstico está estimado por el PPDU de Santa Fe 2012, cuya acción estratégica consiste en construir más de 5,000 viviendas en el predio “La Mexicana”, lo cual podría, incluso, aumentar la población hasta 66,000 hab. para el 2020.

Asimismo, Santa Fe al ser un lugar que funge como nodo captador de inversiones y negocios, se ha convertido en un centro generador de empleo. En el periodo 1999-2009 presenta un incremento de 361% de personal ocupado en la zona (59,609 individuos más), donde se triplicó para el sector servicios y para el comercio se duplicó.

Con respecto a la situación del espacio público, como lo señala Pérez Negrete (2010), es el sistema de vialidades que dan forma y estructuran las construcciones y edificios de uso privado, siendo las propiedades privadas las que han dando forma a los espacios abiertos que, más que para caminar o para acoger al peatón, están ahí para crear un efecto visual. Las banquetas lucen prácticamente desiertas, no hay gente caminando. Es un sistema diseñado para el transporte

vehicular, carente de espacios públicos, haciéndolo sólo para ser transitado, para ser un lugar de paso. Las principales avenidas son como autopistas de alta velocidad para el traslado de vehículos, creando puntos de acceso limitado. Los cruces para el peatón en las esquinas, donde existen, son aún peligrosos al no estar acondicionados para el paso peatonal. El acceso a Santa Fe figura estar planeado, como la mayor parte de los edificios que están ahí, para llegar en automóvil.



Espacio provisto para peatones  
Fotos tomadas por Miriam Monterrubio, 2012

Al respecto, aún cuando las condiciones actuales en la zona contribuye al predominante uso del auto, de acuerdo al diagnóstico elaborado por el CTS Embarq México, el Banco Mundial y la Asociación de Colonos de Santa Fe en su Plan Estratégico de Movilidad, el 70% de los usuarios de Santa Fe se mueve de forma colectiva, ya sea en transporte público o privado (Hernández, 2012); no obstante, la problemática de la movilidad en el área sigue siendo considerable. En tanto, este plan estratégico tiene como objetivo desincentivar u optimizar el uso del automóvil, ya que se ha identificado que su uso individual incrementa el caos vial.

Quienes visitan y viven en la zona padecen el caos vial que ya no sólo se presenta en horas pico, sino durante todo el día. El problema es visto desde distintas perspectivas por estos actores; mientras que para los visitantes (trabajadores o estudiantes, principalmente) el problema radica en la carente oferta de transporte público que conecte a Santa Fe con otros puntos de la Zona Metropolitana de la Ciudad de México, lo que los empuja a hacer mayor uso del automóvil; para los residentes, el problema consiste en el incremento de la población flotante que usa el automóvil para llegar ahí.

La realidad supera lo establecido en el PPDU de Santa Fe 2012, puesto que mientras en este documento se pretende densificar la zona, los que viven y visitan este lugar consideran que ya no cabe ni una persona más. Por otra parte, se construyen más vialidades para “conectar” Santa Fe con el resto de la ciudad y con las zonas aledañas, a la vez que se quiere desincentivar el uso del automóvil. Usualmente se pensaba en la creación de más vialidades como una solución para descongestionar el tráfico vehicular, sin embargo, las evidencias han demostrado que el aumentar la capacidad vial induce directamente proporcional la cantidad del mismo (ITDP & Embarq, 2012). De esta manera, la planeación urbana recobra importancia en cuanto a la movilidad y dinámica de los desplazamientos de la población de una urbe y, más propiamente, en una zona que ha presentado complejidades al respecto, como lo es Santa Fe.

## Planeación urbana y económica

Los Programas Parciales de Desarrollo Urbano en la Ciudad de México, al establecer la planeación del desarrollo urbano y el ordenamiento territorial en áreas específicas de la ciudad, tienen un carácter especial adaptado a las condiciones particulares de algunas áreas. Tal es el caso de los Programas Parciales de Desarrollo Urbano de Santa Fe 2000, 2012; mismos que han sido creados a partir de intereses y corrientes específicas con respecto al desarrollo de la zona. Sin embargo, en estas dos versiones (2000 y 2012) es posible identificar cambios en la visión que se tiene de Santa Fe en dichos periodos de tiempo y que han marcado tendencias en cuanto a las prácticas (sociales, económicas, de movilidad, etc.) y diseño urbano que en ella se han presentado hasta el momento.

Tabla 2. Cambios Programa Parcial de Desarrollo Urbano Santa Fe 2000, 2012.

	2000	2012
<b>IMAGEN OBJETIVO</b>	<p>Proyecto autosustentable (inversión-urbanización-comercialización-inversión)                      Impulso a actividades económicas y al empleo.                      Consolidar a la zona como subcentro regional de servicios                      Ofrecer suelo urbano para servicios y vivienda.                      Concluir la dotación de equipamiento e infraestructura, así como la estructura vial.</p>	<p>Consolidarse como el polo de desarrollo más dinámico de la ZMCM que integre y articule las diversas y significadas actividades urbanas implantadas en su región poniente, mediante modernas redes de infraestructura primaria y equipamientos urbanos de cobertura regional.</p>
<b>Usos de suelo</b>	Suelo habitacional y áreas de protección ecológica	Mayor suelo para Servicios, Oficinas y Servicios Turísticos (SOST), Equipamiento (E) y Polígonos con Normatividad Particular (PNP)
<b>Transporte público</b>	Prohibición de establecimiento de bases de cualquier ruta de transporte público	Parte del problema al ser insuficiente e ineficiente. Paraderos de mala calidad. Necesarios a pesar de cruzar zona residencial de nivel alto.
<b>Estacionamientos</b>	Prohibición de estacionarse en vía pública. Satisfacción de demanda por edificio construido	Déficit de estacionamientos para la gran afluencia de visitantes y empleados. Necesidad de mayores lugares para estacionarse, incluso fuera del edificio donde se demande el servicio
<b>Empleo</b>	Empleos permanentes (servicios): 35,000 Empleos temporales (construcción): 140,000	Empleos permanentes: 78,000 (2009) Empleos temporales: 40,000 (2009) Estudiantes: 15,000 (2011)

Fuente: elaboración propia basada en el PPDU Santa Fe 2000, 2012.

En principio, la imagen objetivo se ha ido modificando a través del tiempo. Para el año 2000, la oferta y demanda de suelo urbano era parte fundamental para el desarrollo de la zona, donde se impulsarían no sólo las actividades económicas captadoras de empleos (permanentes y temporales) sino también la vivienda; asimismo, se planteó la necesidad de consolidar a la zona como subcentro regional de servicios, aprovechando la ubicación estratégica de Santa Fe. De manera general, se tenía la visión de potencializar su desarrollo a través de la máxima ocupación de suelo disponible para actividades económicas y vivienda, proveyendo del equipamiento requerido para que éstas pudieran llevarse a cabo. En cambio para el 2012, el programa señala como parte esencial consolidar Santa Fe como el polo de desarrollo más dinámico dentro de la Zona Metropolitana de la Ciudad de México, donde todas las actividades que se realicen en ella se integren por completo a través de redes de infraestructura y equipamiento urbano con toda la región poniente. Es decir, la proyección de que Santa Fe fuera una zona autosustentable, se fue desvaneciendo entre un programa y otro. En ambos casos se considera necesaria la intervención del Gobierno de la Ciudad de México para la aportación de recursos recaudados por concepto de impuestos (predial y agua), con la finalidad de asegurar la gobernabilidad del área.

En todo caso, en la imagen objetivo es posible evidenciar una cierta continuidad en las acciones propuestas en el pasado con lo ya construido. Por el contrario, las actividades específicas de ambos programas marcan los cambios más significativos en los doce años que los separa, tal como se evidencia en el apartado siguiente que contrasta lo planteado en los dos programas con los testimonios recogidos en el trabajo de campo.

- *Estacionamientos*

En el diagnóstico del PPDU Santa Fe del año 2000, se establece que debido al desarrollo controlado que se presenta en la zona, los edificios que han sido construidos cuentan con espacios de estacionamiento suficientes, mismos que

están dosificados de acuerdo a las normas según el uso al que se destinan. En contraste, la ocupación de la vía pública para estacionar automóviles se vislumbra como una problemática potencial derivada de la presencia de oficinas y restaurantes.

Las normas de ordenación al respecto, establecen que para “la demanda de cajones de estacionamiento que generen los edificios deberá quedar resuelta dentro del lote que origine la demanda, a excepción de los casos de proyectos maestros, los cuales podrán proporcionar los cajones requeridos por un lote determinado en otro de los lotes que conformen el proyecto maestro”. Sin embargo, dentro de las Estrategias de Desarrollo Urbano correspondiente al rubro de los estacionamientos se expresa un interés por desalentar el uso de la vía pública para estos fines, por lo que dentro de las soluciones propuestas se encuentra el permitir el uso del estacionamiento de la Alameda Poniente por parte de la Universidad Iberoamericana para satisfacer su demanda sobrepasada. En tanto, la normatividad o no estaba clara o simplemente tenía sus excepciones no explícitas dentro del Programa Parcial.

Para el año 2012, en el diagnóstico se indica un déficit de espacios de estacionamiento, a pesar de que según lo establecido en la normatividad de construcción por tipo de uso de suelo y a la planeación de los espacios en cada uno de los edificios construidos, se debería estar satisfaciendo la demanda de los mismos. En cambio, la ocupación de la vía pública como aparcamiento se justifica por la gran afluencia de visitantes y empleados que tienen como destino Santa Fe. Esta situación se manifiesta como una problemática a resolver, donde una de las medidas de solución propuesta es la construcción de un estacionamiento bajo el área verde de la zona denominada Centro de Santa Fe.

Las Estrategias de Desarrollo Urbano del mismo año correspondientes a esta temática, proponen la necesidad de fomentar la construcción de estacionamientos públicos con la finalidad de satisfacer la sobredemanda de espacios para este uso

por parte de la población flotante y así poder despejar la vía pública ocupada por los vehículos estacionados. Asimismo, se pretende continuar con la observancia estricta de la normatividad relativa a la dotación de cajones de estacionamiento tanto en los edificios ya construidos como los que están por construirse. Una propuesta más, consiste en dotar de alternativas de transporte público interno (motorizado o no motorizado).

Dentro de las Normas de Ordenación Particulares se incentiva la creación de estacionamientos públicos o privados subterráneos o a nivel de banqueta que cumplan con lo establecido en el Reglamento de Construcción del Distrito Federal y sus Normas Técnicas Complementarias. Entre los lineamientos bajo los cuales opera esta norma, se encuentra que: los vehículos de visitantes y/o personal que ocupen o laboren en inmuebles de uso comercial y/o servicios, deberán ocupar los lugares destinados para estacionamiento de acuerdo a lo que el manifiesto indique; sin embargo, de existir lugares excedentes en ciertos inmuebles, una vez cumplida la demanda antes señalada, los cajones restantes serán de uso público. A pesar de ello, se plantea la posibilidad de acreditar cajones de estacionamiento en otro predio distinto al del uso, con la única restricción de no ubicarse a una distancia mayor a los 300 metros y que no atraviesen vialidades confinadas.

Las inconsistencias dentro de cada uno de los programas parciales, evidencia la forma en que se elaboraron; es decir, no reflejan ni la problemática ni mucho menos las soluciones de acuerdo a lo que en la práctica se estaba viviendo en los dos momentos en que fueron elaborados. Asimismo, al compararlos en términos de estacionamientos, se manifiesta el incremento del parque vehicular que ingresa y se mueve en la zona. Además, aunque Santa Fe supuestamente fue planeada y cumplía con todas las normas de ordenación para satisfacer la demanda de estos espacios, en la práctica sucedió todo lo contrario.

Tal es el caso que enfrentan algunas empresas e instituciones académicas, que están viviendo la insuficiencia de espacios de estacionamiento o la sobredemanda

de los mismos por parte de su personal. Con respecto a las primeras, se tiene el testimonio de una compañía que enfrenta insuficiencia de lugares para este fin (por restricciones del edificio en que rentan las oficinas) en contraposición a una elevada demanda de su personal por los mismos. Esta situación los ha llevado a rentar más espacios en un edificio ubicado a unas cuadras de distancia, aunque esto les representa mayores costos al tener que subsidiar parte de la cuota que sus empleados deben pagar por dejar ahí sus automóviles, ya que aunque tengan el servicio de transporte empresarial, los lugares de estacionamiento siguen siendo insuficientes.

A lo que el entrevistado señala respecto al estacionamiento:

“Dentro de Santa Fe el tema del estacionamiento es algo complicado... Tú tienes ciertos cajones, hay por contrato dependiendo de los metros cuadrados que estás rentando. Aquí te puedo decir que por los metros cuadrados que rentamos tenemos alrededor de 80 cajones de estacionamiento dentro del edificio... nos dan esos espacios para estacionamiento, pero te decía que somos 295, o sea... no cabemos. Las pensiones dentro de algunos edificios vecinos son muy caras, son realmente un costo... que no se puede absorber... Lo que se hizo fue buscar una pensión no muy lejos. Tenemos una ubicada a unos 800 metros de la oficina donde contratamos 60 lugares adicionales de estacionamiento, con esto atendemos la demanda de espacio de estacionamiento, pero la distancia entre la pensión y el edificio no es muy corta, no es mucho pero para mucha gente, son la muerte, imagínate en la tarde...y algo para atender mejor la demanda de espacios de estacionamiento, fue meter una camioneta que hiciera circuitos dentro de la pensión al edificio. Ahorita estamos viendo que está creciendo la compañía, y lo noto por los espacios que están demandando”.

Frente a su capacidad de servicio del transporte empresarial que ofrecen, aunque ha crecido, se observa que aún es menor la demanda en comparación al de los lugares de estacionamiento:

“Mira la capacidad de los camiones es de 43 personas, entonces estamos hablando de... que son 86 en los transportes de camión y en la camioneta son 15, 86 y 15 son 98 o algo así... son las personas que estamos trasladando todos los días, 101 personas, todos los días.”

Del mismo modo, una universidad expresa su experiencia enfatizando lo complicado que ha sido el manejo de los lugares de estacionamiento con que han contado desde que se ubicaron en la zona hasta el día de hoy. Tuvieron que llevar

a cabo una serie de medidas que seguían siendo insuficientes hasta que implementaron el transporte para los estudiantes, como alternativa de la sobredemanda de estos espacios. Con dicho sistema, reconocen, ha sido posible dejar de ocupar lugares de estacionamiento fuera de sus instalaciones.

“... por ahí del 2004 llegó a un límite el estacionamiento, ya no cabían los automóviles, se generaba tal caos alrededor de la universidad que afectaba la zona de Santa Fe, entonces se decidió hacer una construcción subterránea de cuatro niveles de estacionamiento, había 300 lugares y se ganaron 800, 900 lugares hacia abajo. En total, actualmente hay 4500 lugares. A lo mejor antes eran 2,500 ¿no? Y hemos ido ampliando zonas y este... abriendo espacios, de hecho sí llegó un tope en que dijimos, bueno no podemos seguir trayendo más coches a Santa Fe y fue que se le dio mucho impulso a este servicio (transporte para alumnos).

Teníamos que rentar estacionamientos alternos en la zona de Santa Fe... tenemos dos años de no utilizar espacios alternos, era un impacto fuerte para la universidad porque tenías que tener el espacio disponible afuera del campus más un servicio de transporte que fuera y viniera constantemente del estacionamiento hacia acá. En algunos momentos se rentó en el Centro Comercial, en otro momento, en terrenos que había baldíos en Santa Fe. Cada vez hay menos baldíos en Santa Fe, pero al final lo que hemos logrado es que por lo menos... hoy ya es suficiente. Tenemos horas picos donde se satura totalmente el estacionamiento pero en promedio la ocupación está en 72, 70%”.

La situación que vive otra institución educativa aledaña, apunta a problemáticas sobre estacionamiento en momentos específicos, aunque están considerando que si se incorpora más personal, al mismo tiempo, los espacios disponibles serán insuficientes. Es decir, automáticamente se está previendo que más personal, conllevará a una demanda adicional para el estacionamiento, a pesar de que cuentan con transporte para empleados y alumnos, lo que estaría asumiendo una predilección por el uso del automóvil como medio de transporte para llegar a Santa Fe.

“... el estacionamiento de acá abajo tiene 95 espacios, tenemos allá alrededor de 40 y acá debe haber alrededor de 20-25 espacios. Eh... tenemos problemas fuertes de estacionamiento cuando tenemos eventos... y ahora que tenemos una construcción allá que nos quita unos 15-20 espacios. Tanto allá como de este lado. Hay planes para ampliar un poquito. Aún tenemos espacio donde podemos ampliar el estacionamiento y sobre todo porque la parte administrativa ahorita está en un edificio aquí abajo en Constituyentes. A finales de año se va a pasar a acá, ya estará listo por acá, entonces seguramente tendremos más problemas para el estacionamiento”.

Existen diversos factores que fueron determinando una dinámica que hizo más complejo el tema de los estacionamientos en el área y que se irán desarrollando en los siguientes apartados. Una explicación del congestionamiento que padece la zona y que interviene en la estructura urbana, infraestructura, normas de ordenación y prácticas sociales de la población flotante en Santa Fe, es la planeación de los espacios destinados a los aparcamientos y la falta de consideración de elementos complementarios a éstos que fueron complejizando la situación con el paso del tiempo.

Perder de vista que cada uno de los viajes que se realizan en automóvil comienza y termina en un lugar de estacionamiento, ha propiciado que en la medida en que se ofrecen más espacios para estos fines, mayor sea la atracción para elegir el auto como medio de transporte para llegar a este punto de la ciudad. Asimismo, aunque en lo normativo se prohíbe estacionarse en algunos sitios como en la vía pública, por ejemplo, se refuerza el derecho de los automovilistas de parquearse donde “puedan”; siendo en la práctica cotidiana, donde se observa que el automovilista en Santa Fe cuenta con el “permiso” de usar el espacio que sea necesario para dejar su automóvil mientras realiza sus actividades en la zona.

Al respecto, cabría señalar que las decisiones tomadas con respecto a la movilidad y lo que esta involucra, carecieron de una visión completa y compleja de la situación, sin considerar que la movilidad es también productora del espacio urbano y que esta encierra una perspectiva política que incide en la opción de ciudad que se vive.

- *Transporte público*

En el año 2000, el PPDU señala que el transporte público<sup>11</sup> que atendía la demanda por el servicio en Santa Fe, era suficiente debido principalmente a que la

---

<sup>11</sup> Ramales de transporte público existente: 3 rutas de (autobuses ex ruta 100); 6 ramales de la Ruta 5 de peseras; y dos sitios de taxis (base Central y base Las Palmas).

zona estaba en proceso de desarrollo. Asimismo, como parte de la Estrategia de Desarrollo Urbano, se considera necesaria la reestructuración y definición de las rutas a través de la creación de una estación de intercambio modal de transporte.

En contraparte, en las Estrategias Económicas, en el rubro de transporte público, la visión es muy distinta. En este apartado, aunque se reafirma la estrategia de desarrollo urbano en la materia, se declara la prohibición del establecimiento de bases de transporte público en vía pública dentro de Santa Fe.

El transporte público para el 2012 incrementó sus ramales a 45, mismas que tienen una distribución desproporcionada<sup>12</sup>, ineficiente, con demanda insatisfecha en horarios críticos, con paraderos informales sin infraestructura básica. Además, se señala como *necesaria* la interacción del transporte entre las conexiones viales dentro de Santa Fe a pesar de tener que cruzar zonas residenciales de alto nivel; mismo que vislumbra la inevitable existencia de transporte público donde no es aceptado.

Para ello, en las Estrategias de Desarrollo Urbano en materia de transporte público se propone la conformación de espacios públicos donde se establezcan los paraderos de los ramales que alimentan a la zona bajo los puentes que integran el proyecto; la construcción de dos derroteros de transporte público interno en los entronques de las vías principales, así como sus paraderos; construcción de paraderos de autobuses foráneos y bases de taxis que permanecen un tiempo indeterminado en el lugar; y finalmente, la creación de la ciclovía “Santa Fe”.

A pesar de que la elección modal del transporte público ha incrementado desde el año 2000 a la fecha, ha existido bajo una mirada que lo rechaza en la zona, se

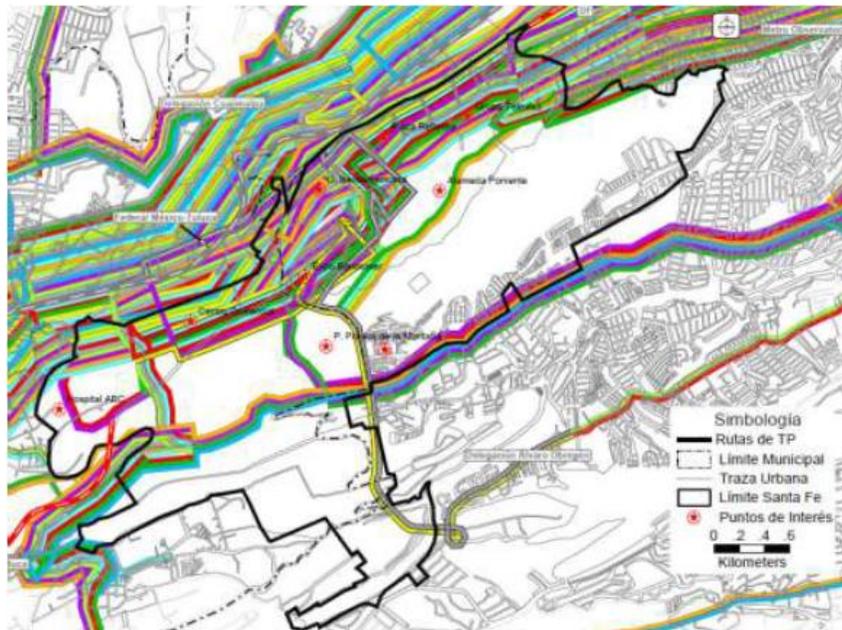
---

<sup>12</sup> Centrales (40%): ramales que circulan al interior del polígono. Periferias (53%): ramales que circulan aproximadamente a 300 m del límite de la zona de Santa Fe, pero que no la cruzan. Límites (7%): ramales que tocan algún punto limítrofe del polígono o que llegan a circular en pequeñas distancias dentro de la zona.

acepta sólo por ser *necesario inevitablemente*. En cambio, las acciones estratégicas para la zona, confirman el deseo de que el transporte público no exista o que sea lo menos visible en el interior del polígono. Incluso, para el año 2012 aunque existen más ramales que atienden la demanda, la mayoría de ellos tienen sus rutas fuera del perímetro de Santa Fe.

Tal como se observa en la ilustración 1, los ramales de transporte público que alimentan la zona, ilustrados con colores distintos, muestran la insuficiente oferta que existe de este medio para llegar a cualquier punto de Santa Fe. Es decir, la mayor parte de estas rutas, ofrecen servicio en las periferias del polígono, provocando que la población que hace uso de ellas, tengan que moverse del punto donde descenden hasta su destino final, caminando bajo condiciones inseguras e inaccesibles. Asimismo, las escasas rutas que se desplazan dentro de la zona, son las mismas que se vuelven insuficientes ante la demanda real en todas sus paradas, con mayor énfasis en las que se encuentran fuera de Santa Fe, e incluso desde la base donde inician su recorrido.

Ilustración 1. Santa Fe: rutas de transporte público, 2012.



Fuente: Programa Parcial de Desarrollo Urbano Santa Fe, 2012.

A través de las entrevistas realizadas, los usuarios de este modo de transporte, ya sea ocasional o permanentemente, expresan la dificultad que representa llegar y salir de Santa Fe a través de este medio, principalmente debido a la demanda que sobrepasa la capacidad de la oferta. Ello se traduce en un “necesario” cambio hacia el uso del automóvil, ya sea personal o en colectivo (cuando es posible). Además, señalan que aunque se viven cuellos de botella importantes durante las horas pico, en muchas ocasiones no tienen otra opción más que hacerlo a través del coche. Sin embargo, hay quienes señalan que de existir transporte público más eficiente que llegara hasta la zona, definitivamente lo elegirían sobre el uso del auto, ya que éste en su opinión, se ha convertido en el mal necesario para algunas personas que visitan Santa Fe ante la imposibilidad de satisfacer la demanda real del servicio público.

Textualmente, un trabajador señala:

“Yo estoy seguro que si hubiera un sistema de transporte como un metro o un... metrobús, no sé, un sistema de transporte... lo ocuparían todos los ejecutivos y todas las personas que trabajan allá y no ocuparían tanto el coche, por eso está tan saturado allá porque está lleno de coches, camiones, camiones, camiones... pero es que es lo mismo... pues es que no hay de otra forma. Si no ocupas el transporte y tienes que ocupar el coche... pues en qué otra cosa te vas a ir, no hay otra manera”.

- *Empleo y población flotante*

Para el caso del empleo en Santa Fe, en el año 2000, se considera la evolución desde la aplicación del Programa de Mejoramiento y Rescate de la Zona Especial de Desarrollo Controlado (ZEDEC) Santa Fe en 1990. A partir de este programa se generó la construcción de grandes obras de urbanización y edificación, así como el incremento de empleos temporales. Al respecto, un cambio importante se dio en cuanto al tipo de empleo que se presentaba en la zona, ya que de empleos eventuales y marginales (explotación de minas y pepena de basureros), la oferta nueva correspondía a empleos permanentes en el ramo de servicios, principalmente, así como de empleos temporales para la industria de la

construcción. Sin embargo, el PPDU de este año no contempla ninguna acción estratégica al respecto.

En la versión del año 2012 del Programa de Desarrollo Urbano, el empleo tiene un carácter más presente en el análisis de las condiciones en que se encuentra la zona, ya que en ella se consideran los tipos de empleos ofertados, el incremento de estos a partir de 1990 a la fecha y de algunas tendencias o pronósticos al respecto.

En general, si se habla de la población flotante que llega a Santa Fe, no sólo se puede considerar a la población trabajadora, ya que desde el inicio del proyecto en el polígono de estudio, se estableció por lo menos una entidad educativa de nivel superior. También, con el transcurso del tiempo, se han establecido diversas instituciones educativas de diferentes niveles y que atraen población de distintos puntos de la Zona Metropolitana de la Ciudad de México. Sin embargo, es hasta el PPDU del 2012 en que se contabiliza esta parte de la población.

Tabla 3. Santa Fe: población flotante 2000-2012.

<b>Personal ocupado/Visitantes</b>	<b>PPDU 2000</b>	<b>PPDU 2012</b>
Empleos permanentes	35,330	78,000
Empleos temporales	(construcción) 141,320	40,000
Estudiantes		15,000

Fuente: elaboración propia en base al Programa Parcial de Desarrollo Urbano de Santa Fe 2000, 2012.

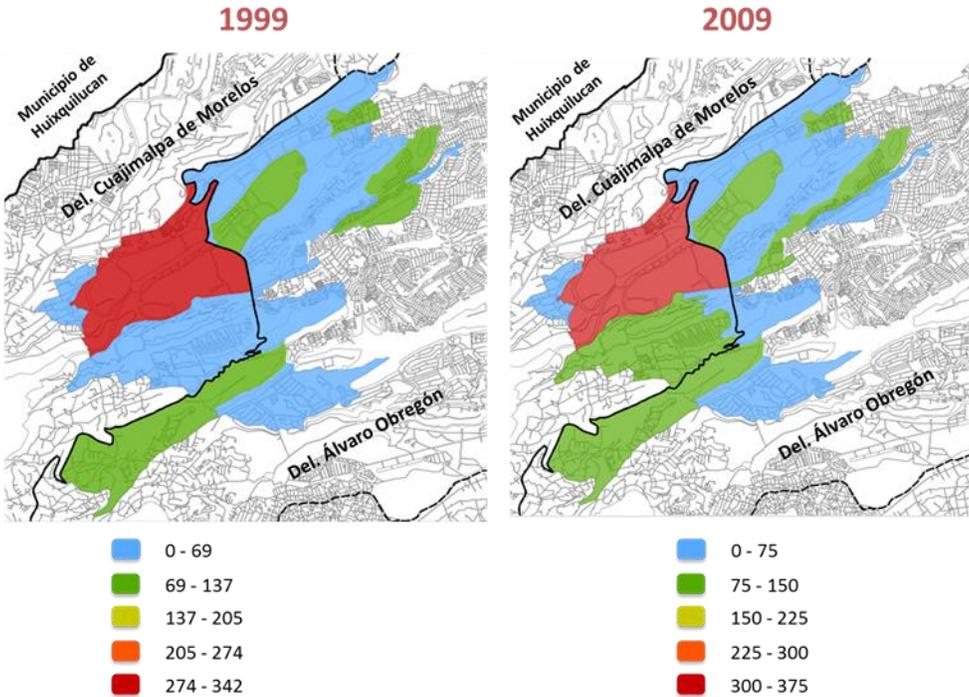
Como primer punto, es notable la importancia que adquiere Santa Fe a lo largo de los años desde su desarrollo en materia de empleos, puesto que es considerada un nodo generador de empleos con respecto a la Zona Metropolitana de la Ciudad de México. Asimismo, ante la presencia de corporativos nacionales y transnacionales, el sector que prevalece es el de servicios, siendo el mayor captador de trabajo. De esta manera como se ha indicado, Harvey señala que la

dinámica económica llevada a cabo en estas nuevas centralidades, es posible visualizar centros urbanos divididos entre las élites financieras y de servicios con salarios altos y la gran masa de trabajadores de diversos niveles con salarios bajos.

La exploración de los censos económicos realizada a partir del número total tanto de unidades económicas como de personal ocupado, en un sentido comparativo entre los censos económicos de 1999 y 2009, tiene la finalidad de conocer el comportamiento de estas variables en el área de estudio.

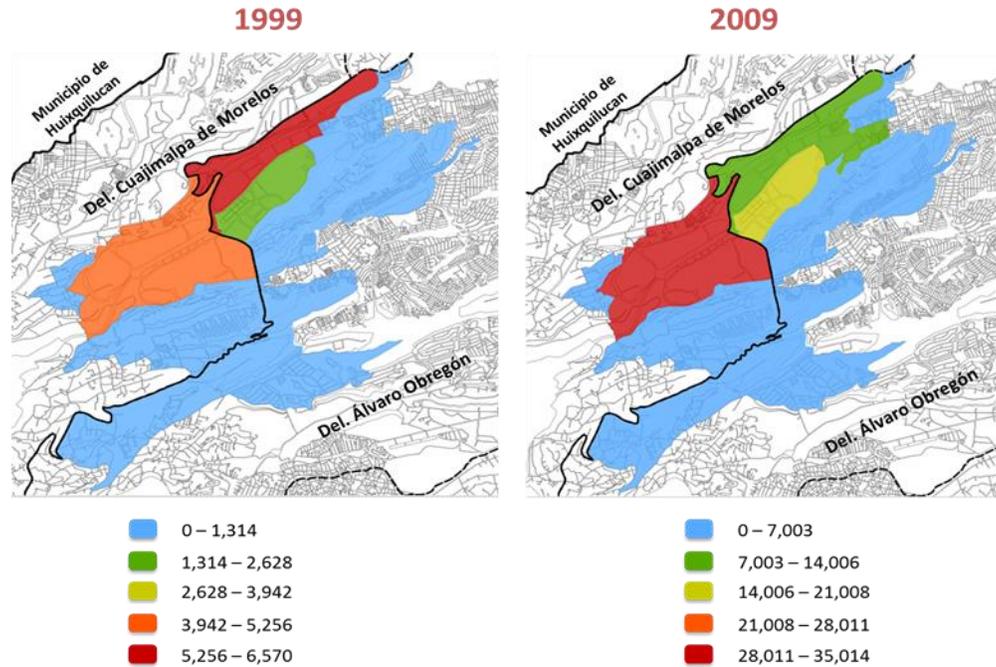
Las unidades económicas asentadas desde 1990 han aumentado, aunque es preciso señalar que no ha sido proporcional al incremento del personal, ya que el fenómeno observado ha indicado que si bien el número de unidades económicas no aumentó en la misma proporción, lo que se modificó fueron las plazas que cada una ofertaba, siendo éstas las que han estado a la alza.

Mapa 2. Santa Fe: total de unidades económicas 1999-2009



Fuente: elaboración propia en base a datos del censo económico 1999-2009, INEGI.

Mapa 3. Santa Fe: total de personal ocupado 1999-2009



Fuente: elaboración propia en base a datos del censo económico 1999-2009, INEGI.

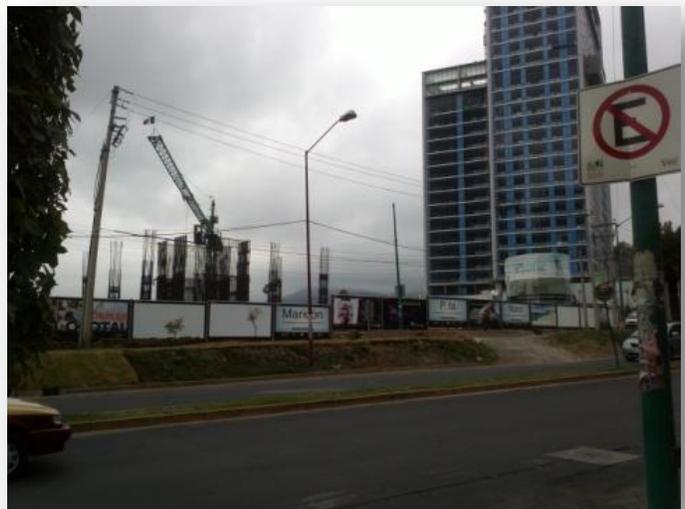
Estos mapas temáticos muestran el comportamiento de estas variables en un periodo de diez años, donde es posible observar cambios en cuanto a las unidades económicas y al personal ocupado total en la zona, éste último con incrementos mayores. En primer lugar, las áreas donde se presentan modificaciones en el número de las unidades económicas, corresponden actualmente<sup>13</sup> a un uso de suelo de zonas habitacionales, de servicios y oficinas (HSO), equipamiento (E) y habitacional (H), donde para el año 2000 esta zona tenía como uso de suelo en algunas partes habitacional (H) y en la gran mayoría se trataba de baldíos.

En cambio, el comparativo de la variable personal ocupado total expone la evolución que ha sufrido la zona de estudio en un segmento donde actualmente el principal uso de suelo corresponde a habitacional, servicios y oficinas (HSO), equipamiento (E), oficinas corporativas (OC) y el centro comercial (CC), lo cual

<sup>13</sup> Programa Parcial de Desarrollo Urbano de Santa Fe, 2012.

explica por qué en diez años, el número de población flotante ha aumentado de manera significativa en Santa Fe.

Si bien los usos de suelo se han tomado de los Programas Parciales, es relevante señalar que en el suelo urbano de la zona se han hecho construcciones bajo condiciones fuera de la normatividad, en zonas protegidas o consideradas de alto riesgo. Sin embargo, lo que en el 2000 muchos lotes representaban espacios baldíos, poco a poco esto va desapareciendo, teniendo un paisaje complejo compuesto de edificios con una intensidad de suelo elevada y altamente disponibles para la renta de oficinas.



Construcciones de edificios y renta de oficinas  
Fotos tomadas por Miriam Monterrubio, 2012

Si el acceso a Santa Fe cada vez es más complicado y caótico, resulta difícil comprender las razones por las que diversos corporativos y empresas dedicadas al sector servicios siguen teniendo preferencia por establecerse en dicho lugar. Sin embargo, los factores económicos por sobre los sociales y de calidad de vida han prevalecido en tales decisiones. Por ejemplo, al entrevistar a un trabajador

encargado del área de servicios y operaciones de una empresa trasnacional, ubicada en la Av. Santa Fe, comentaba que a pesar de que en el corporativo para el cual laboraba se presentaba un problema muy fuerte con respecto a la rotación de personal, consecuencia directa de la inaccesibilidad a la zona, preferían quedarse y asumir esos altos costos porque Santa Fe “*seguía siendo más barato que irse a Polanco o Reforma (zonas corporativas de la ciudad)...*” y que dicho problema empezaba a solucionarse a través de dos rutas de transporte de personal con que contaban y que usaba una parte de su plantilla.

- *Usos de suelo*

La distribución de los usos de suelo establecida para el año 2000, considera la ocupación de los espacios que incluso, hasta ese momento, no estaban en uso. Es decir, existían lotes baldíos que no contaban con una asignación explícita de uso de suelo, aunque sí potencialmente.

En dicha distribución, el uso de suelo que ocupaba la mayor proporción era el Habitacional (H) y (HR), seguido por las Áreas de Protección Ecológica (APE) y el destinado para las vialidades (VI). Con menores porcentajes pero sí mayores intereses, tenían los usos para Áreas Verdes (AV), Oficinas Corporativas (OC) y el Habitacional, Servicios y Oficinas (HSO); mismos que corresponden al potencial que se depositó en la zona para el desarrollo del proyecto.

Sin embargo, para el 2012 las proporciones de los usos de suelo se modificaron. Entre los principales cambios que se observan están: se incluye el uso Habitacional con Comercio (HC) no contemplado en el 2000; el destinado para Habitacional, Servicios y Oficinas (HSO) aumenta su proporción en los usos totales asignados, así como el de Servicios, Oficinas y Servicios Turísticos (SOST) y el Subcentro Urbano (SU); además, se englobaron algunos usos en únicamente Equipamiento (E), y se incluyeron usos de suelo como Espacio Abierto (EA),

Áreas de Recuperación Ecológica (ARE) y los clasificados como Polígonos con Normatividad Particular (PNP) (Ver tabla 4).

Asimismo, es posible identificar una mayor asignación al uso de suelo destinado para vialidades con respecto a lo establecido en el 2000 y de una pérdida total a lo que en ese año se le denominó Áreas de Protección Ecológica. Si bien éstas puedan haberse redistribuido en otros usos como los de Áreas Verdes, siguen representando menor espacio para estos fines.

Una característica importante que diferencia los usos de suelo establecidos en ambos programas radica en que de existir en 2000 grandes extensiones de suelo en categoría de “baldíos”, para el año 2012, prácticamente todo ese suelo ha sido ocupado por diversos usos, incrementando incluso las intensidades de construcción vistas en el programa previo.

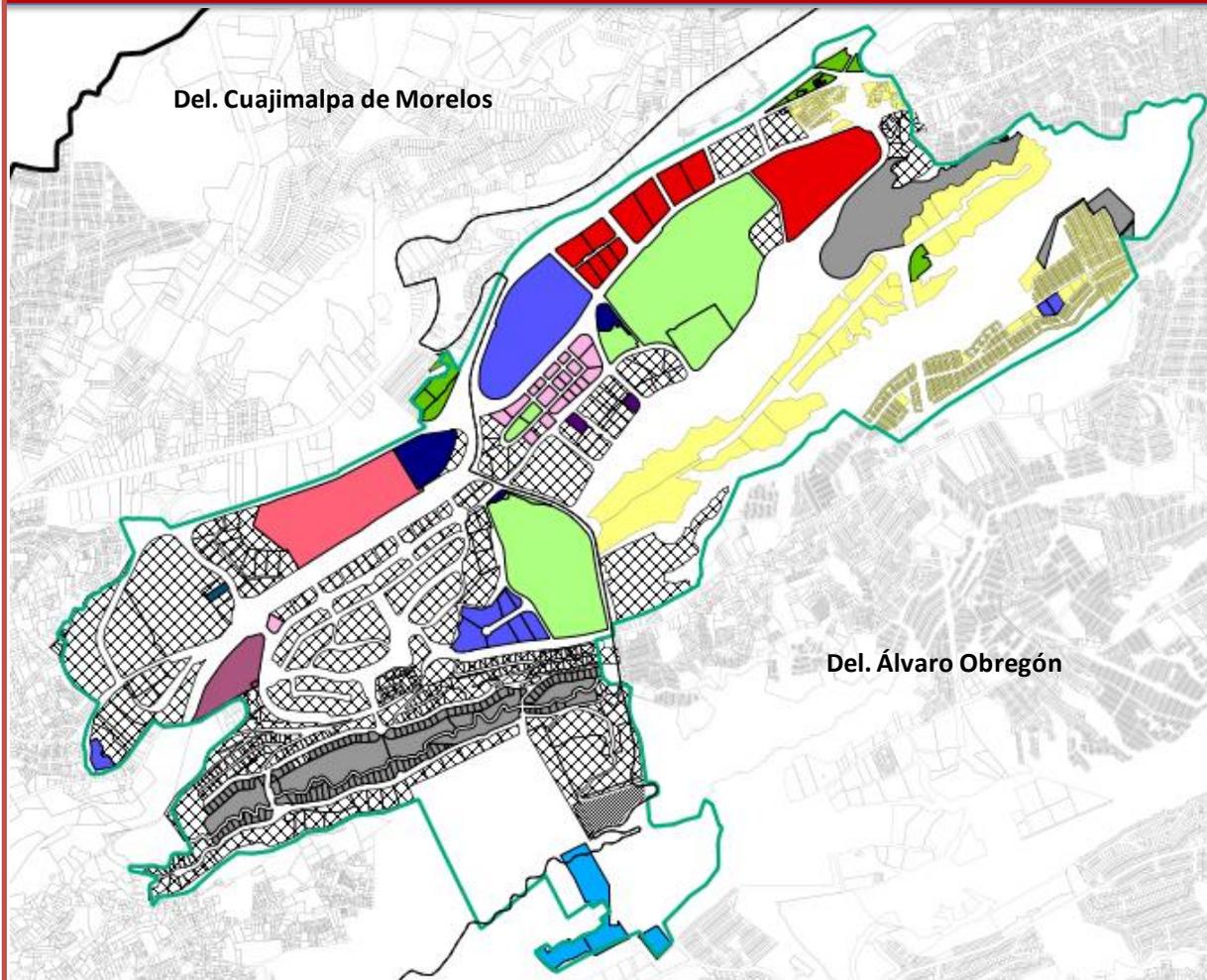
Si bien ha sido trascendente conocer cómo la planeación con que se ha erigido Santa Fe ha sido factor determinante de su forma urbana, el tomar en cuenta a las personas que viven ahí o la visitan desde su experiencia diaria, proporciona elementos para una mejor comprensión de lo que ocurre y cuáles son los motivos de que ello suceda. De este modo, se procederá a analizar las visiones de las personas que fueron entrevistadas y de lo que estudios precedentes alimentan a esta investigación.

Tabla 4. Santa Fe: Usos de suelo 2000, 2012.

USOS DE SUELO		2000	2012
		%	%
H Y HR H Y H1	HABITACIONAL	24.75	17.91
HC	HABITACIONAL CON COMERCIO		0.27
HSO	HABITACIONAL, SERVICIOS Y OFICINAS	4.51	5.8
SOST	SERVICIOS, OFICINAS, SERVICIOS TURÍSTICOS	2.09	2.24
OC	OFICINAS CORPORATIVAS	5.32	2.31
SU	SUBCENTRO URBANO	1.51	1.74
CC	CENTRO COMERCIAL	3.38	2.26
CS	CORREDOR DE SERVICIOS URBANOS	2.56	1.52
ES	EQUIPAMIENTO DE ADMINISTRACIÓN, SALUD, EDUCACIÓN Y CULTURA	3.26	
E	EQUIPAMIENTO		8.99
EI	EQUIPAMIENTO DE INFRAESTRUCTURA	1.56	
DR	DEPORTE Y RECREACIÓN	0.77	
EA	ESPACIO ABIERTO		12.42
PNP	POLÍGONOS CON NORMATIVIDAD PARTICULAR		11.49
AV	ÁREAS VERDES	10.85	15.74
ARE Y RE	ÁRES DE RECUPERACIÓN ECOLÓGICA	0	1.58
APE Y PE	ÁREAS DE PROTECCIÓN ECOLÓGICA	23.42	0
VI	VIALIDADES	14.89	15.73
IA	INDUSTRIA AISLADA	1.13	

Fuente: elaboración propia en base a PPDU Santa Fe 2000, 2012.

# Santa Fe: usos de suelo, 2000



## Simbología

H	Habitacional
HSO	Habitacional, servicios y oficinas
OC	Oficinas corporativas
ES	Equipamiento de abasto
EI	Equipamiento de infraestructura
CC	Centro Comercial
CS	Corredor de Servicios Urbanos
SU	Subcentro Urbano
SOST	Servicios, oficinas y servicios turísticos
EA	Espacios Abiertos
AV	Áreas Verdes
APE	Áreas de Protección Ecológica
PE	Preservación Ecológica
	Baldío

## Simbología base

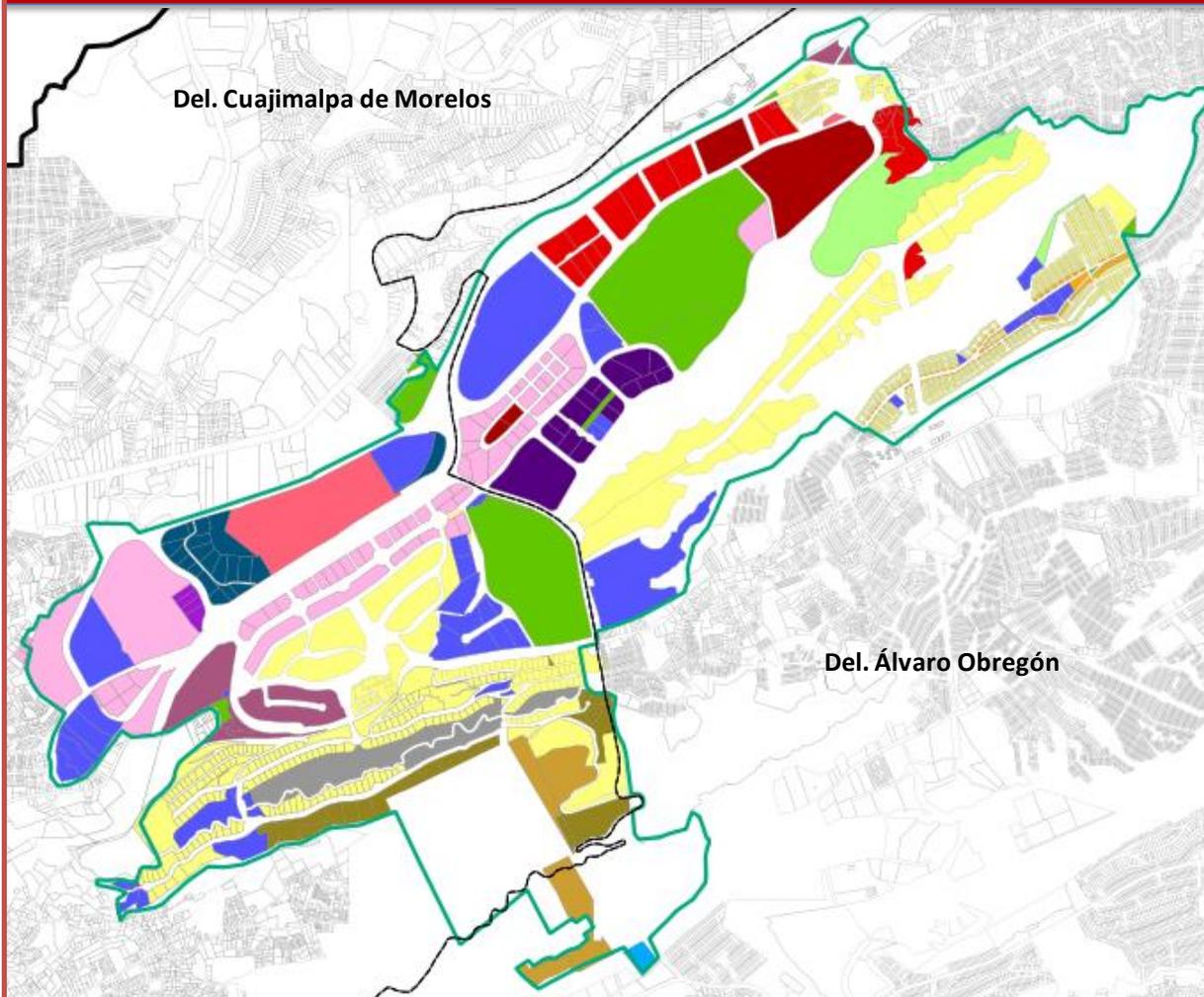
	Límite estatal		Zona Santa Fe
	Límite delegacional		Traza Urbana

## Croquis de ubicación:



Fuente: elaboración propia en base al PPDU Santa Fe, 2000.

# Santa Fe: usos de suelo, 2012



## Simbología

H	Habitacional
HC	Habitacional con comercio
HSO	Habitacional, servicios y oficinas
OC	Oficinas corporativas
E	Equipamiento
CC	Centro Comercial
CS	Corredor de Servicios Urbanos
SU	Subcentro Urbano
SOST	Servicios, oficinas y servicios turísticos
EA	Espacios Abiertos
AV	Áreas Verdes
RE	Rescate Ecológico
PE	Preservación Ecológica
PA	Polígono de Actuación
PMBSF	Proyecto Maestro Bosques de Santa Fe
PMZH	Proyecto Maestro de la Zona de Hueyatla

## Simbología base

	Límite estatal		Zona Santa Fe
	Límite delegacional		Traza Urbana

## Croquis de ubicación:



Fuente: elaboración propia en base al PPDU Santa Fe, 2012.

## ¿Quiénes llegan y cómo llegan?

Conocer quiénes llegan a Santa Fe y cómo lo hacen, constituye una forma de aproximación hacia la población involucrada en la dinámica de movilidad inmersa en este polo de la ciudad, en el cual se desea averiguar las prácticas sociales que repercuten en la configuración del espacio actual. De esta forma, la Encuesta Origen Destino (EOD) al proporcionar datos sobre los distritos de origen y destino de los viajes realizados en la Zona Metropolitana de la Ciudad de México, así como los propósitos de los viajes y los modos de transporte utilizados para dichos desplazamientos, posibilita analizar estas variables en el Distrito Santa Fe.

Comenzando con la EOD 2007, por ejemplo, se tiene que el mayor número de viajes hacia Santa Fe son los dedicados al trabajo y al regreso a casa. Asimismo, los viajes para ir a la escuela, los relacionados con el trabajo, llevar o recoger a alguien y las compras, forman parte de los principales motivos para ir a Santa Fe. De los anteriores, los dos principales modos de transporte (de orden 1) utilizados para acceder a la zona son el colectivo y el automóvil<sup>14</sup>.

El mayor número de viajes que tienen como destino Santa Fe, son los dedicados al trabajo, regresar a casa e ir a la escuela. Para el primer y tercer motivo, objetos de estudio en este caso, se realizan en automóvil en una proporción de 47.2% y 53.7% en transporte público.

Estos datos representan el indicio de cuál ha sido la tendencia de desplazamientos y los modos de transporte en que se realizan los viajes que tienen como destino Santa Fe; sin embargo, es imprescindible señalar que los

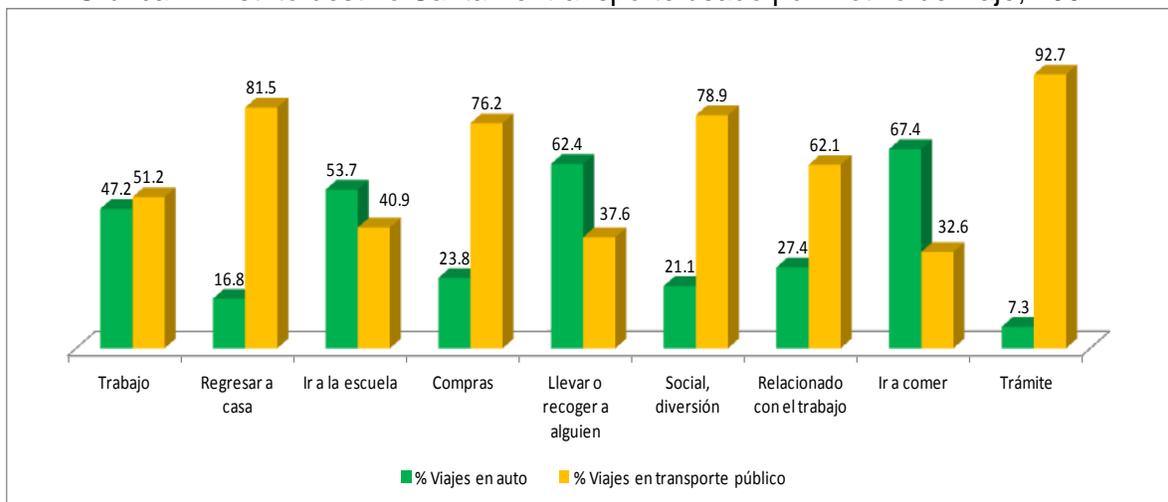
---

<sup>14</sup> Como aclaración metodológica, se parte bajo la lógica que el análisis está siendo elaborado a partir el orden 1 del uso de algún modo de transporte para viajar hasta Santa Fe, el automóvil particular es el que nos puede dar cierta certeza de que si es usado en este orden, será el único modo de transporte utilizado en todo el desplazamiento, ya que hipotéticamente si la primer elección de desplazamiento se da en automóvil es porque se llegará al lugar de destino en el mismo. En cambio, si el orden 1 en la elección de modo de transporte para ir hacia Santa Fe es el colectivo, no es posible afirmar que sea el único modo de transporte empleado para este trayecto. De esta forma, en términos prácticos, de momento el colectivo en este orden de modo de transporte se utilizará como comparativo con respecto al del automóvil.

mismos únicamente informan sobre los viajes que tienen relación con el acceso a la zona, es decir, aquellos que se realizan para entrar o salir de la misma.

Asimismo, la mayor parte de los viajes para acceder a la zona de estudio con motivo de trabajo o ir a la escuela hasta el 2007, se realizaban en transporte público. La proporción entre el uso del automóvil y este, sólo los separa 3 puntos porcentuales, evidenciando el grado de automovilidad que se presenta en el polígono.

Gráfica 1. Distrito destino Santa Fe: transporte usado por motivo de viaje, 2007



Fuente: elaboración propia en base a EOD, 2007.

Si bien es cierto que el tema del acceso, como ya se mencionó, hacia la zona se ha convertido en un grave problema ante el congestionamiento durante diversos momentos del día (días laborales). El desplazarse dentro de Santa Fe, también está representando ciertas complejidades. Es decir, para el caso de Santa Fe se podría decir que existen dos fenómenos de movilidad problemáticos para quienes viven y visitan la zona: uno, para el acceso (entrada y salida) y dos, con respecto a la movilidad en su interior.

En cuanto a la movilidad interna, por ejemplo, si el modo de transporte elegido para acceder a esta área es el transporte público, al descender de éste, el ser

peatón se convierte en un asunto peligroso y/o complicado de llevarse a cabo debido, principalmente, a la estructura de las calles con pendientes, a los carentes cruces debidamente señalizados para peatones, a las estrechas banquetas, a las altas velocidades en las que los automovilistas manejan en la zona, y a lo complejo que se vuelve recorrer largas distancias desde el descenso del transporte hasta el destino final en las condiciones antes mencionadas. Asimismo, si al momento de ingresar a la zona (realizado en cualquier modo de transporte), se decide continuar el viaje en un transporte público como el taxi (único medio de transporte público a través del cual es posible llegar a cualquier punto de Santa Fe), se enfrenta a sitios establecidos que funcionan de acuerdo a sus propias leyes: trabajando sin taxímetros establecen las tarifas que más les convengan y de acuerdo a lo que sus instintos les indican cuánto deben cobrar, lo cual en la mayoría de las ocasiones representan un precio muy superior de lo que se cobraría con un taxímetro ante distancias incluso cortas.

Sin embargo, el punto en que la movilidad concerniente al acceso se conecta con la movilidad interna, únicamente refleja una parte de la problemática que implica el desplazarse hacia y en Santa Fe. Quienes viven en el día a día estos recorridos, conocen lo que llegar hasta su sitio de trabajo o de estudio, la hora de comer y el término de su jornada, involucran en términos de toma de decisiones con respecto a costo, tiempo y distancia.

Es así como la hora de comer puede convertirse en un momento complejo por dos aspectos fundamentales: primero, la distancia promedio entre los lugares de oficinas (que no tienen servicio de comedor) y los comercios de alimentos (formales e informales) y, segundo, la manera en que se recorrerán esas distancias (automóvil, transporte público o caminar). Para el primer punto, de acuerdo a las entrevistas y realizadas, en algunas empresas se ha implementado el servicio de comedor para sus trabajadores, con la finalidad de reducir el tiempo que deben ocupar para comer y porque es uno de los elementos más demandados por parte de los mismos subordinados, ante lo complejo que es salir

a buscar un lugar o algo qué comer en tiempos reducidos para realizar esta actividad.

Con respecto al segundo elemento señalado, está estrechamente relacionado con el uso del automóvil y el costo que éste representa para uso dentro de la zona, ya que si se llega en automóvil, difícilmente un trabajador decide tomarlo para moverse en el área, ya que sacarlo del estacionamiento provisto por la empresa donde labora para dejarlo en un espacio de un centro comercial o en el valet parking de algún restaurante, se traduce en costos excesivos imposibles de sustentar durante todos sus días laborales. Ante tal situación, los empleados recurren a salir en autos compartidos para dividir costos, consumen en los puestos ambulantes de comida más cercanos a sus oficinas o, en última instancia, deciden caminar distancias más alejadas.

Al respecto, un encargado del servicio de transporte empresarial, comenta:

“... Dentro del edificio, si tú sales a comer, no hay muchas opciones dentro de la zona, por lo menos cerca, que puedas caminar. Lo más cercano aquí es el centro comercial. El edificio pone un transporte que traslada a los inquilinos del edificio al centro comercial... de hecho ese servicio es todos los días, a partir de las 9 de la mañana a las 7 de la noche... o sea, personal que se tiene que trasladar al centro comercial, ps (sic) es más fácil subirte a la camionetita y que te lleve... que te regrese... porque si no... es sacar el coche, moverte, y entrar al centro comercial y... sacar el coche y regresar... y pagar estacionamiento...”

Y un trabajador de la zona, señala:

“... comer afuera es complicado... o sea, si tú quieres comer... hay dos opciones: si tú quieres comer dentro, hay comedor en la empresa, tú llevas tu comida y yo creo que el 60% come dentro y otro 40, fuera... cambia, no siempre es así, pero un promedio es eso... los que salen, sí se toman como dos horas porque es seguro que si tú comes fuera, sea vayas a Lilas... en Duraznos o a Santa Fe no? Al centro comercial... entonces si escoges alguna de esas opciones seguro vas a hacer dos horas, aunque si vas a Santa Fe es seguro que vas a hacer más... por el regreso”

Ante esta situación, se empezaron a implementar algunas medidas que facilitarían la movilidad de los trabajadores en esta hora, ya crítica, dentro de la zona. Entre los aspectos que se realizan están los servicios de transporte de baja capacidad prestados por las mismas empresas para trasladar a sus empleados, los servicios ofrecidos por los restaurantes y centros comerciales aledaños, así como el

fomento de comedores dentro de las oficinas para evitar los desplazamientos durante los horarios laborales.

“Mismos restaurantes que no están dentro del centro comercial, ofrecen ese servicio dando circuitos dentro de la zona de Santa Fe para traer a los clientes, para que ellos... este... vayan a comer no? Hay por acá atrás un restaurante, tiene esa flexibilidad no? No, no te preocupes, no pagues estacionamiento, nosotros pasamos frente tu compañía y te recogemos... sí, también entiendo que una plaza de aquí no muy lejos, también está haciendo eso... si hay varios que bueno, de alguna forma, nos estamos viendo obligados a ingeniar la forma en darle movilidad a la gente... porque también dentro de Santa Fe las distancias...no son cortas no? No es fácil. Una cuadra...son 150 metros...”

Al presentarse esta práctica de movilidad donde el automóvil juega un papel prioritario para los desplazamientos y dada la complejidad creciente para acceder a la zona, se ha considerado esencial explorar la perspectiva y motivaciones bajo las cuales, la población flotante recurre a este medio. De esta forma, se han llevado a cabo algunas entrevistas tanto a empleadores (funcionarios universidades o empresas) como trabajadores con la finalidad de conocer cómo viven sus desplazamientos diarios hacia Santa Fe y qué medidas están tomando al respecto.

En este sentido, existen diversos factores en los que, de manera general, son comunes para ambas partes. Entre ellas se encuentra el siempre mencionado problema con el transporte público, desde la carente oferta como las condiciones en que este opera hasta el diseño vial exclusivo para el automóvil y con nula perspectiva para el peatón. Estos elementos han sido los señalados por la población que decide hacer uso del automóvil como única forma viable y “segura” de llegar a Santa Fe. En contraste, quienes han hecho uso de ambas opciones y han decidido hacer uso del colectivo, aseguran que el perder más de tres horas de su vida detenidos en el tráfico y al volante, les genera una sensación de desgaste físico, por lo que aseguran prefieren “dormir, leer, escuchar música o simplemente observar por la ventana” en sus trayectos, que sentir “estrés” al manejar y no poder hacer más.

Al respecto, un empleado señala:

“... puedo hacer cosas mientras voy en el transporte y si voy manejando no. O sea la comodidad... descubrí que hay muchas rutas que suben... y puedo estar sentado siempre. A lo mejor sacrifico un par de minutos porque tengo que hacer cola para esperar el otro, pero son diez minutos, que a lo mejor pueden ser críticos a la hora de llegada pero... yo sí los sacrificaría por irme sentado porque es un trayecto como de 40 minutos... y pues ir parado tanto tiempo, como que si está pesadón (sic), pero... yo me iría por transporte, porque me da tiempo de hacer algo, a lo mejor puedo estar este... leyendo... como 40 minutos sentado, si es como para hacer algo no? Lo que quieras, no sé, hasta dormir no? Pones tus audífonos, tu relojito, te suena y pues ya... párate y ya más o menos le buscas... y en coche no, en coche se me hace más estrés... estar manejando, es gasolina... es este... el desgaste mismo del auto, estás más expuesto a gastos, la comodidad es relativa... porque a lo mejor si te quitas el saquito... lo pones acá... y pones tu musiquita... pero... yo creo que si le pierdes más a la larga...”

Otro elemento identificado, es el aspecto del estatus social. Este ha estado presente desde la creación del automóvil al ser diseñado para clases altas y con poder adquisitivo suficiente para poseerlo. Sin embargo, esta ideología social y cultural sobre el automóvil sigue presente frente las quejas de los usuarios del mismo. Es decir, de acuerdo a los entrevistados, en su mayoría tomadores de decisiones con respecto a la movilidad en Santa Fe, ya sea en universidades como en corporativos, prevalece la creencia que de haber mayor oferta de transporte público hacia Santa Fe y con la creación de mayores vialidades, el problema se solucionaría porque habría más gente en el colectivo que en los autos privados. En cambio, cuando la pregunta se vira hacia ellos mismos, sobre sus prácticas y uso del automóvil, aseguran hacer uso de él y su poca iniciativa a dejarlo porque “es más seguro”, “más rápido” y siempre está “disponible”, a pesar de que los costos en tiempo y dinero sean mayores. Asimismo, en las instituciones donde existe transporte para personal, quienes hacen uso de él son las personas de menor rango (limpieza y administrativos).

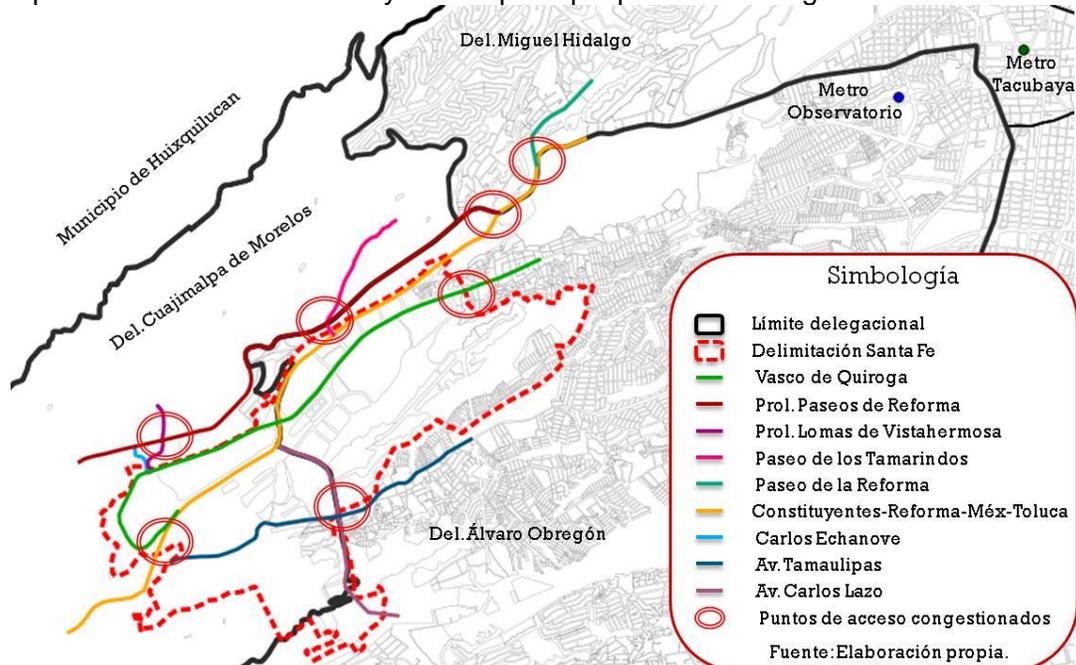
Un aspecto importante en la zona es el concerniente a los lugares de estacionamiento. Si bien los corporativos se establecen en estas edificaciones con gran capacidad para oficinas, también se ocupan de saturarlos con cajones de estacionamiento, éstos resultan de cualquier forma insuficientes para toda la población flotante. El mecanismo que se ha tomado, tanto en universidades

privadas como en las empresas, es rentar los lugares en edificios aledaños al suyo con disponibilidad (que por lo regular son edificios donde hay oficinas sin rentar o exclusivos para este fin) para satisfacer la demanda que crece constantemente.

Este aspecto podría estar reflejando dos fenómenos: uno, que así como la construcción de más vialidades generan lo que se llama “tráfico inducido”, es decir, que inducen un mayor uso del automóvil al pensar que hay más capacidad para transitar, el hecho de que en la zona los lugares de estacionamiento disponibles sea cada vez más importante y al que se le da prioridad, se podría considerar que está surtiendo el mismo efecto al captar más usuarios del vehículo particular por sobre otras opciones; y dos, que realmente esta situación está reflejando la “carente” oferta de alternativas de medios de transporte para que la gente pueda llegar a su destino.

En tal sentido, existen algunas iniciativas tanto públicas como privadas con la finalidad de minimizar la problemática de acceso y movilidad compleja que se presenta en la zona, mismas que se señalan a continuación.

Mapa 4. Santa Fe: Vialidades y entronques que presentan congestionamientos viales.



## **Políticas públicas en materia de movilidad**

Las decisiones tomadas con respecto a la movilidad con énfasis en el transporte, resultan quedar incompletas; ya que si se considera que la movilidad va más allá del modo que se elige para desplazarse de un punto a otro, se tendría una visión global asimilando la complejidad que ella implica. Es decir, cuando se consideran las preconcepciones que se tienen detrás de cada elección en la movilidad, donde aspectos como la cultura, los imaginarios, las distancias a recorrerse, el costo de los diferentes modos de transporte, el tiempo que se invierte, la infraestructura disponible, políticas públicas, etc., permiten tomar decisiones encaminadas a mejorar la dinámica de desplazamientos y, por ende, la calidad de vida de los habitantes.

En la Ciudad de México, durante la jefatura de gobierno de Marcelo Ebrard (2006-2012), la movilidad recobró importancia dentro de las decisiones para el mejoramiento de la ciudad. Durante su gobierno, además de otras políticas públicas, se dio énfasis al medio ambiente insertando en el mismo eje a la movilidad, considerando la complejidad con respecto a la calidad del aire que en esos momentos se vivía en el D. F. De esta manera, en la Agenda Ambiental de la Ciudad de México (2007-2012), la movilidad se plantea como un medio a través del cual se podría contribuir de forma significativa al medio ambiente, en términos de disminuir los viajes y los impactos que los modos de transporte usados estaban generando con el objetivo de mejorar las condiciones de movilidad en el Distrito Federal.

En tal sentido, las estrategias gubernamentales locales se concentrarían en los siguientes puntos: desincentivar el uso del automóvil; mantener, integrar y expandir transportes públicos menos contaminantes; sustituir unidades de microbuses por autobuses; ordenar la vialidad urbana y las conexiones metropolitanas; fomentar el transporte no motorizado, especialmente, la bicicleta;

implantar un marco normativo para aquellos establecimientos que generaran un número importante de viajes.

Como es sabido, diversas acciones que están marcadas en estas estrategias, efectivamente se llevaron a cabo durante el mandato del entonces Jefe de Gobierno, sin embargo, algunas se quedaron en el tintero, a medias o simplemente resultaron incongruentes una con la otra.

Claro ejemplo de ello resultó ser la iniciativa polémica y ejecutada de la construcción de la Supervía Poniente. Esta vialidad no es más que una autopista urbana de peaje que fue pronunciada como una medida que vendría a resolver el problema de conectividad entre el sur y el poniente de la Ciudad de México. Esta vialidad resulta interesante en el presente estudio, en la medida que ésta desemboca justamente en la zona de Santa Fe. De esta manera, la autopista tendría la ventaja de disminuir el tiempo de desplazamiento que se efectuaba hasta entonces entre estos dos puntos de la ciudad, elevando además, la calidad de vida de quienes hicieran uso y se beneficiaran de la misma.

La Supervía Poniente fue una de las principales acciones que llevó a cabo el Gobierno del D.F. en materia de movilidad que repercutió en la zona de Santa Fe. Si bien es cierto, como se ha mencionado líneas arriba, se incrementaron rutas de transporte público (Ecobús) que tienen como destino Santa Fe, el mayor impacto que se ha tenido en dicho lugar, ha sido la construcción de múltiples vialidades derivadas de la autopista urbana.

Esta obra desde su origen fue polémica y objeto de muchas críticas debido principalmente, a un aparente interés particular del Jefe de Gobierno por imponer dicha construcción vial. No importaron los daños al medio ambiente que esta obra causaría, ni el despojo de viviendas que esto implicaba, fue más una imposición que una decisión democrática y puesta para consulta pública. Desde su inicio, la

construcción de tal autopista resultaba incongruente con el planteamiento general de la política que el mismo jefe de gobierno predicaba.

En efecto, esta obra resultaba incomprensible e inconsistente con la política en materia de movilidad, ya que mientras el objetivo era disminuir los daños ambientales causados por los medios de transporte contaminantes y que saturaban las vialidades, se proponía en paralelo la construcción de una vía destinada para el gran depredador de las calles, el automóvil. Si bien, en el discurso acompañante de la iniciativa de este proyecto se planteó la existencia de transporte público en dicha vía, hasta el día de hoy, en palabras de Jennifer Alcocer (2013), únicamente 4 unidades de Ecobús han podido transitarla y con mínimas esperanzas de que en realidad esto pueda progresar. El proyecto elaborado por la ex directora de la Red de Transporte de Pasajeros (RTP), Ariadna Montiel no ha sido retomado para la implementación de las corridas sobre dicha vialidad, a pesar de que fueron etiquetados 450 millones de pesos para el mismo. Montiel señala que a la empresa constructora le tocaba colocar los parabuses que no pasaban de 20 unidades. Por otra parte, las razones actuales que Rufino León, titular de la Secretaría de Transportes y Vialidad (Setravi) expresa al respecto remiten a que hacen falta realizar estudios con respecto a la calibración del servicio para determinar la flota y los intervalos de operación.

La obra de la Supervía estuvo a cargo de la iniciativa privada, con el supuesto objetivo de no utilizar recursos del gobierno que pudieran emplearse en otras medidas en beneficio de la población, tales como aumentar y mejorar el transporte público en la ciudad. Sin embargo, esta situación “agravó” la percepción que se tenía de dicha construcción, puesto que al ser una empresa privada la encargada de la misma, y como en todo ente lucrativo era necesario recuperar la inversión, se procedió a incorporar peaje.

Ante el peaje han surgido opiniones un tanto encontradas. Mientras que para el gobierno capitalino y la constructora, el peaje es necesario y no afecta a los

usuarios comparando los beneficios que se obtienen con su utilización; en la práctica, ya abierta por completo esta vialidad, tanto las personas que la usan, la han usado alguna vez o que no han podido usarla, consideran que este peaje es excesivo y poco accesible para que la población en general pueda costearlo. Si bien algunos de ellos, han experimentado las “ventajas” de usarla (menor tiempo en los desplazamientos), no todos la usan de manera regular. Por ejemplo, un empleado de la zona de Santa Fe entrevistado, comenta con respecto a la Supervía Poniente:

“... siento que es una muy buena opción pero es el mismo tema, lo usan diez personas y 100 van abajo porque no quieren pagar, porque se les hace caro, entonces sí pienso que en algún momento tuviera un costo más accesible o que tuvieras opciones de compra tu “tag” y a lo mejor eso te cuesta... tanto este... costo por un año, siento que la gente la usaría más y sí realmente agilizaría mucho ¿no? Porque la verdad es que ahorita... si está muy padre, muy bonita, la gente que quiere pagar y paga y la verdad es que no le importa.... Pero ves 5 carros y allá abajo atascado ¿no?”

De tal manera esta obra es considerada como excluyente, ya que de la población que se beneficiaría con esta nueva conectividad, son pocos los que tienen los ingresos suficientes para pagar el peaje necesario para su tránsito. Por ello sigue luciendo desierta, lo que refuerza la percepción de quienes la usan actualmente como una “maravilla”. Así, el resto de la población que no ha podido costearla, sigue transitando las mismas vialidades existentes, experimentando el mismo embotellamiento y la tortuosa espera por entrar o salir de Santa Fe. Entonces, ¿quién se beneficia realmente de esta obra? Y ¿por qué se construyó con el objetivo de mejorar la conectividad entre zona sur y poniente de la capital? El discurso político empleado para aprobar y llevar a cabo esta construcción, refieren a un beneficio para toda la población en general que tenían que trasladarse de estos dos puntos, además de prometer un mejoramiento en la calidad de vida de esta gente a través de la disminución del tiempo empleado; pero lo que la realidad indica es que, si bien se conectaron dos puntos comunicados de manera directa,

quienes se han beneficiado, han sido únicamente las personas que tienen ingresos altos y que pueden costear su uso, mientras que los demás siguen sufriendo de las mismas condiciones.

Además, un factor sobresaliente al respecto es que la política ambiental en referencia a la movilidad, tenía el interés de desincentivar el uso del automóvil a la par que se promovería el uso del transporte público y del transporte no motorizado, propuesta que, en este caso quedó de lado. Con la construcción de la Supervía Poniente lo que se estaría promoviendo es un incremento al uso de los vehículos, de acuerdo a lo que se ha comprobado en diversos estudios que indican que “más vías no son la vía (López, 2012), ya que de esta forma más allá de tener descongestión vial, lo que se impulsa es un uso potencial del mismo por el efecto de mayor espacio en las vialidades. En este caso, se beneficia quien usa el vehículo particular y además, tiene la posibilidad de costear el peaje. En contraste, el fomento del transporte público para quienes hacen uso del mismo, ni aumentó ni mejoró, todo continúa igual.

Por otro lado, a la par de esta obra, se construyeron puentes y desniveles en las conexiones y continuaciones entre la Av. Reforma y Av. Constituyentes. El objetivo de esta construcción tenía fines similares, mejorar los desplazamientos y disminuir los embotellamientos que se presenciaban en la entrada y salida de Santa Fe en horas pico, así como de las zonas aledañas. Sin embargo, esta obra ha tenido resultados ineficientes. Tal como señala Carlos Reyes Gámiz<sup>15</sup> “sólo es un paseo a la nada”, porque únicamente se hace que los automovilistas asciendan a los puentes o crucen por los desniveles que conducen a los mismos puntos conflictivos. Además, se habla de un derroche de recursos en estas vialidades, que al final si benefician a alguien, sólo es al sector automovilizado y los contratistas. Aunque se construyeron algunas bahías para el ascenso y descenso del transporte público, los cruces peatonales aun son escasos y peligrosos.

---

<sup>15</sup> Vocero del PRD en la Cámara de Diputados

Un empleado de una institución educativa, señala con respecto a estas obras:

“Si te soy sincero, quede grabado o no, estaba igual. O sea... yo si te soy sincero, estaba igual, el beneficio... no lo vino a mejorar, desde mi perspectiva, de este lado... de la Supervía, por supuesto es de cuota y por supuesto hay poca gente que tiene acceso, lo vivo porque ya tenemos una ruta que transita ahí y es extraordinario el avance, pero de este lado de Constituyentes, muy poquito atenúa, pero eliminar el problema no. Pero si me preguntas antes de las obras... pues estábamos bien, fluía como quieras, pero bueno...”



Puente sobre Av. Constituyentes en obra  
Foto tomada por José Luis Gómez  
2012

De esta manera, las acciones implementadas por parte del gobierno local en materia de movilidad para la zona de Santa Fe, se tornan incongruentes con su propio discurso, además de mostrar exclusión y prioridad en el uso del medio de transporte que tanto predicaron, pretendían disminuir. Así que, lo que prevalece en el polígono estudiado es conflicto vial, no sólo en las horas pico, y obras que están subutilizadas o que simplemente no han demostrado ofrecer los beneficios prometidos.

## **Iniciativas privadas para la movilidad**

Por su parte, reconociendo la problemática existente en la zona con respecto al embotellamiento persistente y la dificultad de desplazarse en la misma, se han propuesto una serie de iniciativas ajenas a lo implementado por el gobierno local por parte de las empresas y miembros de las instituciones académicas establecidas en Santa Fe, así como por organismos internacionales, tales como el Banco Mundial junto con el Centro de Transporte Sustentable (CTS Embarq). Estos últimos han trabajado la situación a través de lo que han denominado “Proyecto Piloto de Movilidad Empresarial en Santa Fe”.

Una de las principales iniciativas realizadas en la zona por parte de algunos corporativos e instituciones educativas, es proporcionar a su personal y/o alumnos un servicio de transporte colectivo que los traslade desde un punto estratégico de la ciudad (por lo regular alguna estación de metro) hacia su ubicación en Santa Fe. Este servicio en el ámbito empresarial, por lo general, se ha manejado como parte de las prestaciones ofrecidas a sus trabajadores, lo cual implica que no tiene un costo para los usuarios. En cambio, para algunas instituciones educativas (privadas), este servicio tiene un costo que debe ser absorbido por los usuarios del mismo.

Si bien en el planteamiento de estas acciones, se considera que dicho servicio tiene el objetivo de reducir el uso del automóvil de las personas que llegan a la zona, debido al problema que se presenta a diario de congestionamiento vehicular. Al analizar los motivos reales por los cuales se implementan, está claro que el trasfondo de estas medidas modifica sustancialmente la razón de ser del transporte colectivo.

Para los corporativos que están implementando este servicio, la razón primordial por la que lo llevan a cabo es asegurarse de que su personal llegue a laborar todos los días y en el horario establecido. También buscan reducir sus tasas de

rotación de personal afianzando la predilección de los empleados por permanecer en su empleo (aunque este motivo tampoco resultó ser tan trascendental), por lo que le permite mantener su sede en una zona con rentas más baratas con respecto a zonas como Polanco o Reforma. Es decir, si bien ofrecer transporte de personal efectivamente disminuye el uso del automóvil de quienes utilizan este servicio, éste no es la preocupación del corporativo, sino que todo se traduce en intereses económicos. Además, el uso o no de esta alternativa pareciera estar ligada a aspectos de jerarquía. Aunque un empleador y encargado de promover este servicio en la empresa donde labora, asegura que es un servicio que ofrece múltiples ventajas a los empleados, él no hace uso del mismo.

Respecto a la pregunta sobre la implementación del transporte empresarial, se comentó que había gente que dejó de usar su auto para utilizar el servicio:

“... hubo algunos... compañeros que decidieron dejar su vehículo, su auto particular para usar el transporte. Tiene muchas ventajas, pero a la vez también tiene muchas desventajas... cuando no atiendes el horario de la ruta te quedas y no tienes cómo regresarte... es bastante conflictivo y trabajo salir de Santa Fe. Entonces, algunos decidieron utilizar el transporte y es cuestión de planeación de su trabajo...”

En cambio, cuando se preguntó si había utilizado transporte público para llegar a su trabajo y por qué ya no lo usa, mencionó:

“... En algún momento, me sentí más tranquilo usando transporte público pero... El desgaste físico es mayor. A lo mejor no te estresas, pero el desgaste físico es mayor. Sí, porque aquí tienes que caminar...”

“... lo estuve probando un tiempo por un problema que tuve con mi coche pero... pero sí prefiero el coche aunque que me... queme más tiempo del día, sí es más cómodo. Es desgastante a lo mejor por el estrés, pero si es más cómodo...”

De igual forma, para una de las universidades donde se aplican estas medidas, el trasfondo de su existencia es el hecho de que sus 4,500 lugares de estacionamiento disponibles (y ya expandidos recientemente), no son suficientes para la demanda, además por la necesidad de dejar de rentar espacios externos a sus instalaciones para tales fines.

Asimismo, existe un grupo de alumnos de la Universidad Iberoamericana y del Instituto Tecnológico de Estudios Superiores Monterrey (ITESM) que están impulsando un proyecto denominado “Movilidad Sustentable en Santa Fe”. Este proyecto lo que busca es promover el uso de la bicicleta como un modo alternativo al uso del automóvil entre los jóvenes que acuden a diario a estas dos instituciones; sin embargo, afirman que aún no se cuentan con las condiciones (estructura urbana, apoyos, cultura vial, etc.) para que esto se lleve a cabo en la práctica. Aún con estas limitantes, organizan rodadas los fines de semana por Santa Fe aproximadamente cada mes o bimestralmente para incentivar el uso de la bicicleta entre su comunidad y “probar” que sí es una medida viable.

Al respecto, un funcionario de una institución académica de la zona, señala que Santa Fe no cuenta con las características propicias para que esta modalidad tenga éxito y que los días en que la zona es muy tranquila para transitarse y donde podría ser posible el uso de la bicicleta es durante los fines de semana. En sus palabras:

“Yo vivo hacia la zona de Santa Rosa, y pues bajo en fines de semana... y nunca hay tráfico. Uno puede ver que después de las 7 de la tarde no hay gente, no hay tráfico. Después de las 8-9 de la noche no hay gente, no hay ni un alma.”

Por su parte, como se mencionó en líneas anteriores, el Banco Mundial y el CTS Embarq con su proyecto piloto de “Movilidad Empresarial en Santa Fe” tienen la finalidad de incentivar la participación voluntaria del sector privado en esfuerzos para mejorar la movilidad y disminuir el congestionamiento vial de la Ciudad de México a través de la influencia de tres formas:

- a) Convertir los vehículos con un solo ocupante en vehículos compartidos o de mayor capacidad (shuttle bus).
- b) Reducir los viajes en automóvil durante las horas pico.
- c) Promover el transporte no motorizado.

Estos organismos ya se han acercado a diversas instituciones y corporativos para implementar ciertas acciones, aunque según indicaron, este proyecto no ha venido a aportar mucho. De acuerdo a su experiencia, mencionan que únicamente se acercaron para conocer las medidas que ellos ya estaban llevando a cabo y para decirles que el uso de la bicicleta era posible, cuando esta área ya había estudiado dicha posibilidad sin éxito.

“... Somos como un participante más de la zona, ellos liderean y llegan a hacer propuestas. La verdad cuando hemos presentado directamente lo que hemos hecho... no nos han sabido ofrecer unas alternativas diferentes.”

Una de las principales deficiencias de las políticas o acciones que se han llevado a cabo en la zona ha sido el conflicto de intereses entre todos los actores. Se sigue la idea de que si es aceptado por unos, será aceptado por todos, cuando en la práctica es evidente que no es así. Además, si las razones principales por las que se aplican estas medidas es por intereses meramente económicos. Sin la conciencia del problema real de accesibilidad y movilidad en Santa Fe debido al excesivo uso del automóvil, cualquier acción se quedará en el camino porque el que debiera ser el interés común, de reducir el uso del auto (principal elemento de caos) con la finalidad de disminuir tiempo en los traslados, además de tener la posibilidad de mejorar la calidad de vida, reducir niveles de estrés, de contaminación, etc., simplemente no lo es. Parece ser que siguen ganando motivos subjetivos e individualistas como el estatus, ideologías y prejuicios de los modos de transporte y jerarquías laborales.

## CONCLUSIONES

El supuesto orden con que fue planeada la zona de Santa Fe poco a poco parece desvanecerse, tanto en lo normativo como en lo práctico. Actualmente, es un sitio de difícil acceso desde otros puntos de la Ciudad de México, donde no sólo se saturan las vialidades conectoras en diferentes horarios (no sólo los considerados horas pico), sino que el llegar en cualquier modo de transporte se convierte en una odisea. Si es en transporte público, lo complejo se vislumbra desde el punto donde se intenta, muchas veces sin éxito, subir a un autobús que conduzca a la zona debido a la saturación del servicio y a la inexistencia de carriles exclusivos para el mismo que represente rapidez y comodidad con respecto a otro medio. Si es en automóvil, hay que soportar el congestionamiento por cualquier vía que se intente ingresar a este sitio.

De acuerdo a la información presentada durante el desarrollo de esta investigación, es posible mostrar algunas evidencias que conducen a demostrar la total desvinculación entre la planeación urbana de Santa Fe con el fomento económico, inmobiliario y laboral que trajo consigo una caótica situación de inaccesibilidad hacia la zona y una movilidad compleja al interior.

Desde los Programas Parciales es evidente la incongruencia, incluso entre uno mismo, lo cual indica una nula planeación que incorpore todos los elementos y actores involucrados en la dinámica de la zona. Se da mayor énfasis al aspecto económico, a la captación de capitales nacionales e internacionales que puedan mostrar al mundo la capacidad que tiene la Ciudad de México de incorporarse en la ciudad global; es evidente que los usos de suelo se han modificado en favor de lo que proveerá mayores ingresos a Santa Fe, sin importar si hay lugar suficiente para albergar la población que atraerá potencialmente, y mucho menos, si existen las condiciones para que éstas lleguen a laborar o vivir ahí.

Como se ha mostrado, Santa Fe se desarrolló con una perspectiva de élite, de corte internacional y donde todo parecía estar acorde con la imagen que fue creada. Sin embargo, no todo lo que ahí se alberga corresponde a dicha imagen. En primer momento, no todo el personal que labora ahí tiene la misma jerarquía, la misma capacidad económica y los medios para llegar en un vehículo particular. Pero esto parece no haber sido importante al momento de planificar las vialidades, los cruces y los espacios públicos. La visión con que se proyectó la zona nubló por completo esta diversidad de personas que irían a estudiar o trabajar, no se pensó en que habría personas de bajos recursos que se ocuparían de la construcción de las residencias, oficinas y centros comerciales, que necesitarían personal de limpieza para sus lujosas casas o que en su mayoría el personal ocupado que ahí se encuentra no ocuparía un puesto elevado de gran prestigio. Se construyeron caminos únicamente para los automovilistas, vialidades donde ni siquiera existen semáforos o pasos peatonales, o si existen, nadie los respeta. Quien llega en transporte público a Santa Fe sufre de la invisibilidad de parte de los desarrolladores que no tuvieron ojos para darse cuenta que no todo en la zona es lujos, autos y mercado internacional.

Esta situación, más allá de la desvinculación entre planeación territorial, económica y de movilidad no sólo es responsabilidad de los desarrolladores del mega proyecto de Santa Fe, sino de quienes de manera individual, internalizaron lo que Santa Fe representa como suyo. Es decir, la imagen elitista y global con que se proyecta la zona, se trasladó hasta la población flotante, personal ocupado en los corporativos e instituciones educativas, por mencionar un ejemplo. Ellos mismos, aprueban la separación de clase que les proporciona cierta jerarquía laboral al momento de elegir el modo de transporte en el que llegan, ya que si se ocupa un puesto de alta jerarquía, es prácticamente imposible que elijan el transporte público.

De acuerdo a las entrevistas realizadas, se evidenció que existe una correlación entre el puesto ocupado con la elección modal de transporte. Todos viven y

reconocen el grave problema vial existente, pero al dar motivos para seguir usando el auto particular únicamente dicen que no tienen otra opción porque no es cómodo el transporte público, porque aunque se gaste menos es más inseguro (aún si nunca sufrieron un percance) o simplemente porque pueden salir de su jornada a la hora que mejor les convenga para evitar el tráfico, lo cual refleja la inexistencia de alternativas reales para que la población considere al transporte público como una opción con ventajas significativas con respecto a lo que le ofrece el automóvil.

Al reconocer la problemática de embotellamiento, varias organizaciones han optado por implementar transporte de personal para mitigar las consecuencias a las que se enfrentan, como a la alta rotación de personal o la incapacidad para ofrecer lugares de estacionamiento suficientes de acuerdo a su demanda. Ante tales medidas, existe una diferencia marcada entre quienes hacen uso del mismo y los que toman las decisiones al respecto, ya que se convierte en una opción para el personal de más bajo nivel jerárquico. De igual forma, en las instituciones educativas donde se emplea esta alternativa, aún existe resistencia por parte de los estudiantes por usarlo como un medio recurrente, ya que pesa el estatus e imagen que este representa.

Tal como se ha mencionado, ante la problemática de inaccesibilidad hacia la zona, se implementaron acciones y políticas para dar solución, tanto desde la iniciativa privada como por parte del Gobierno de la Ciudad de México. En cuanto a las primeras, se han concentrado en el fomento de la movilidad no motorizada, misma que otros estudios especializados han descartado debido a las condiciones del territorio de Santa Fe y a la carente infraestructura provista para dicha alternativa. Además, esta opción sólo estaría contemplando a las personas que viven en Santa Fe o muy cercanas a la zona, puesto que no existen vialidades conectoras que provean de seguridad para el uso de bicicletas ante la monstruosa infraestructura vehicular.

En contra parte, el Gobierno de la Ciudad de México, desde la administración anterior del Jefe de Gobierno Marcelo Ebrard (2006-2012) llevó a cabo ciertas acciones en “favor” de la movilidad, en las que se incluyeron iniciativas concernientes a Santa Fe. Su propuesta fue la construcción de la Autopista Urbana Poniente “Supervía” que conectaría el sur y el poniente de la ciudad. Esta obra actualmente está funcionando en algunos tramos de vialidad y ha empezado a ser usada por los automovilistas que están dispuestos a pagar el peaje provisional (\$20.00 MNX); aunque en el proyecto se consideró que sobre esta vía circularía el transporte público para beneficio de toda la población, este aún no ha aparecido en la escena. Así este proyecto se suma a las acciones que más allá de solucionar el problema de raíz, forman parte de una enmienda a corto plazo e incluso de exclusión, ya que la supervía ha sido usada únicamente por la población dispuesta a pagar el peaje y que tiene el poder adquisitivo para hacerlo, lo que permite que la vialidad luzca como una vía rápida y eficientemente conectora de la ciudad, mientras que las rutas alternas siguen sobreesaturadas.

En tanto, se han implementado o intentado aplicar acciones y políticas que resultan incongruentes entre sí o con los discursos oficiales. Por una parte, tanto en el sector privado como público, se pronuncian a favor de una movilidad sustentable, más eficiente y que mejore la calidad de vida de la población visitante y residente de Santa Fe; mientras que lo que se lleva a cabo, únicamente fomenta el uso desmedido del automóvil: se construyen más vialidades, aunque se ha demostrado que esto genera un aumento en su uso; se permiten mayores construcciones de estacionamientos y el uso alternativo de espacios fuera de cada edificio, donde las empresas incluso, subsidian los costos de estos espacios o son parte de las prestaciones ofrecidas a sus empleados.

Ante tal situación, los hallazgos de esta investigación indican que la concepción que tiene la población de estudio en torno al automóvil y sus representaciones sociales son un factor determinante en el uso del mismo. Este aspecto, que no se ha considerado en la toma de decisiones para mejorar la movilidad de la población

en Santa Fe, podría ser factor determinante del éxito de las políticas a llevar a cabo. Es decir, un sector de la población aunque se pronuncia a favor de mayores redes de transporte público, no la usaría porque tienen prejuicios y preconcepciones al respecto; en cambio, existen personas que estarían más que dispuestas a hacer uso del transporte público si eso les significaría reducción en tiempo y dinero. Es decir, la planeación del megaproyecto de Santa Fe al ser creado desde una perspectiva elitista y de corte internacional en los negocios, está influyendo en la concepción que los trabajadores tienen con respecto el modo de transporte que usan y la posición que estos les representan.

Así, si las acciones del gobierno se complementaran con los deseos y necesidades reales de la población, se dejarían de implementar acciones o imponer soluciones carentes de fundamento, donde se descuida la visión completa y compleja de la situación actual.

## REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Alcocer Miranda, Jennifer (2013). [En línea] “Olvidan rutas de transporte público que correrían por Supervía y segundos pisos” en *Crónica*. Recuperado el 30 de julio de 2013, de: <http://www.cronica.com.mx/notas/2013/771628.html>
- Bailly, Antoine S. (1978). *La organización urbana. Teorías y modelos*. Instituto de Estudios de Administración Local, Madrid. Pp. 111-143.
- Carrillo Hernández, Aída A. (1998). *Tesina: Expansión urbana en la delegación Cuajimalpa 1980-1996*. UAM-Azcapotzalco.
- Connolly, Priscilla Coord. (2010). *Protocolo de investigación: la Automovilidad en la Ciudad de México*. México.
- Coulomb, René (2010). “Reflexiones en torno a los impactos territoriales de la globalización financiera” en *Sistema mundial y nuevas geografías*, UAM Cuajimalpa y Universidad Iberoamericana, México, Pp. 427-444.
- Encuesta Origen-Destino 1994, 2007.
- García Canclini, Néstor (2007). “¿Qué son los imaginarios y cómo actúan en la ciudad?” en *Eure*, Santiago, Chile, Vol. 33, Número 99, Pp. 89-99.
- Globalization and World Cities Research Network (2010), [en línea]. *The World According to GaWC*. Recuperado el 5 de Agosto de 2013, de: <http://www.lboro.ac.uk/gawc/world2010t.html>
- Gorz, André (1973). *La ideología social del automóvil*. Le Sauvage.
- Harvey, David (2010). “De la ciudad global a la ciudad neoliberal. Una propuesta teórica y política” en *Sistema mundial y nuevas geografías*, UAM Cuajimalpa y Universidad Iberoamericana, México, Pp. 45-64.
- Hernández, Lizbeth, (2012). *A la vanguardia en movilidad* en "Colonos de Santa Fe", Año 4, No. 18, Julio, pp. 10-15.
- INEGI. Censos económicos 1999 y 2009.
- ITDP, & Embarq, C. (Marzo de 2012). ITDP México. Recuperado el 14 de Agosto de 2012, de <http://mexico.itdp.org/documentos/vida-y-muerte-de-las-autopistas-urbanas/>

- Janoschka, Michael (2002). "El nuevo modelo de la ciudad latinoamericana: fragmentación y privatización" en *Eure*, Chile, Vol. 28, Número 85.
- Kreimer, Roxana (2006). *La tiranía del automóvil. Los costos humanos del desarrollo tecnológico*. Anarres. Buenos Aires.
- Lindón Villoria, Alicia (1997). "De la expansión urbana y la periferia metropolitana" en *Documentos de investigación*, El Colegio Mexiquense, México, Pp. 3-21.
- López, Amilcar (2012). "Más vías no son la vía" en *Centro de Transporte sustentable (CTS Embarq)*, México.
- Lutz, Catherine y Anne Lutz Fernández (2010). *The culture of automobile and its effects on our life*, Palgrave MacMillan, Estados Unidos de Norteamérica.
- Mattos, Carlos A. de (2002). "Transformación de las ciudades latinoamericanas: ¿impactos de la globalización?" en *Eure*, Chile, Vol. 28, Número 85.
- Miralles-Gausch, Carme (2002). *Ciudad y transporte: el binomio imperfecto*. Barcelona, Ariel.
- Miralles-Gausch, Carme y Ángel Cebollada i Frontera (2003). *Movilidad y transporte. Opciones políticas para la ciudad*. Laboratorio de Alternativas, Fundación Alternativas, España.
- Montezuma, Ricardo (2003). "Ciudad y transporte. La movilidad urbana" en *La ciudad inclusiva*, CEPAL, Chile. Pp. 175-189.
- Montezuma, Ricardo (2009). "Movilidad cotidiana y sostenibilidad, una interpretación desde la geografía humana" en *Boletín de la A.G.E.*, No. 50. Pp. 193-216.
- Newman, Peter y Jeffrey Kenworthy (1989) *Cities and Automobile Dependence: An International Sourcebook*, Aldershot: Gower Books.
- Newman, Peter (1996). "Reducing automobile dependence" en *Environment and Urbanization*. Vol. 8, No. 1. Pp. 67-92.
- Newman, Peter & Jeff Kenworthy (2000). "The ten myths of automobile dependence" en *World Transport Policy and Practice*, Vol. 6, No. 1, Pp. 15-25.

- ONU-Hábitat (2012). *Estado de las ciudades de América Latina y el Caribe. Rumbo a una nueva transición urbana*, Programa de las Naciones Unidas para los Asentamientos Humanos, Brasil.
- Parnreiter, Christof (2002). "Ciudad de México: el camino hacia una ciudad global" en *Eure*, Chile, Vol. 28, Número 85.
- Pérez Negrete, M., (2010). *Santa Fe: ciudad, espacio y globalización*. México: Universidad Iberoamericana.
- Pérez Negrete, Margarita (2010). "De la ciudad global a la ciudad neoliberal. Una propuesta teórica y política" en *Sistema mundial y nuevas geografías*, UAM Cuajimalpa y Universidad Iberoamericana, México, Pp. 229-246.
- Programa Delegacional de Desarrollo Urbano Álvaro Obregón (2011)
- Programa Delegacional de Desarrollo Urbano Cuajimalpa de Morelos (1997)
- Programa Parcial de Desarrollo Urbano Santa Fe (2000).
- Programa Parcial de Desarrollo Urbano Santa Fe (2012).
- Ramírez, Blanca Rebeca (2010). "De la ciudad global a la ciudad neoliberal. Una propuesta teórica y política" en *Sistema mundial y nuevas geografías*, UAM Cuajimalpa y Universidad Iberoamericana, México, Pp. 65-84.
- Robayna, Alejandro (2012). *Homo mobilis: entre la tiranía empresaria, la inoperancia estatal y la multiplicidad de destinos. Algunas reflexiones montevideanas*. Cuarto Congreso Uruguayo de Ciencia Política "La ciencia política del sur", Asociación Uruguaya de Ciencia Política.
- Roberts, Bryan (2010). "De la ciudad global a la ciudad neoliberal. Una propuesta teórica y política" en *Sistema mundial y nuevas geografías*, UAM Cuajimalpa y Universidad Iberoamericana, México, Pp. 251-294.
- Santos y Ganges, Luis y Juan Luis de las Rivas Sanz (2008). "Ciudades con atributos: conectividad, accesibilidad y movilidad" en *Ciudades*, 11, Pp. 13-32.
- Sassen, Saskia (1995). "La ciudad global: una introducción al concepto y su historia" en *Brown Journal of World Affairs*, Vol. 11, No. 2, Pp. 27-43.
- Sassen, Saskia (2008). "Actores y espacios laborales de la globalización" en *Papeles*, No. 101, Pp. 33-51.

Secretaría del Medio Ambiente del Gobierno del Distrito Federal (2007). *Agenda Ambiental de la Ciudad de México. Programa de Medio Ambiente 2007-2012*. México. Pp. 65-80.

Secretaría de Salud (2008). *Programa de Acción Específico 2007-2012. Seguridad Vial*. México. Pp.19-27.

Valenzuela, A., (2007). Santa Fe (México): megaproyectos para una ciudad dividida. *Cuadernos Geográficos*, Volumen 40, pp. 53-66.

# ANEXOS

**Entrevista individual a:** Alberto, empleado encargado del transporte empresarial en empresa internacional de seguros, ubicada en Av. Santa Fe.

**Fecha de entrevista:** 8 de Octubre de 2012.

**Duración:** 38:50 minutos.

E: Te platico un poco, el tema de tesis que estoy trabajando en la Maestría de Planeación y Políticas Metropolitanas de la UAM, es acerca de la movilidad en Santa Fe. Ahora el contacto que tuve para llegar a ti fue por parte de una amiga ex-empleada de aquí y me comentaba que tenían un transporte que los traía de... me parece de Chapultepec hacia acá, un transporte digamos... un transporte de la empresa. Entonces dentro de mi investigación vi que hay ciertos programas empresariales que están aplicando algunas empresas que están aquí, que van por su personal a cierto punto, ya sea algún metro o alguna avenida principal para traerlos acá; entonces por eso yo quiero conocer más sobre las acciones que se están implementando y por eso ella, me dijo que me conseguía el contacto y fue que me pasó tu correo.

H: Bueno, no la ubico muy bien. Sí entonces es un poco difícil, pero bueno... si entonces... dime qué necesitas.

E: Me gustaría saber por qué fue o desde cuándo empezaron a implementar este tipo de... no sé... cómo lo llamen ustedes de acciones, programas, iniciativas de tener un transporte digamos para poder traer al personal.

H: Vale! Te comento, yo dentro de la compañía, cuando entré ya estaba este servicio...

E: Ah ok.

H: Lo que sí es que se hicieron algunas modificaciones y extensiones del mismo. Pues básicamente surge por necesidad de... de... la misma población de la compañía. Emm... algo que comenta Capital Humano, que es muy cierto, es que la mayoría de la rotación del personal o uno de los puntos importantes en la contratación del nuevo personal es el que les des facilidad de movimiento, de llegar a la compañía. Emm... este es un punto importante al momento de competir por los... por las... vacantes no? O sea ellos comparan dentro de otras compañías de Santa Fe y uno de los puntos importantes por los que la gente se... se... vamos, se siente atraída hacia la compañía es eso, que les entregues facilidades de transporte, entre otros puntos no? Por ejemplo, las prestaciones, el salario, emm... qué qué más? Por ejemplo, algunos otros servicios que también demandan, por ejemplo, el de tener un comedor... son cosas que de alguna forma atraen a los talentos o a las personas que pretenden entrar a la compañía y son puntos importantes a favor al momento de hacer una contratación... Te comento, este servicio ya estaba... ya estaba implementado cuando llegué, sólo le hice algunas modificaciones, pero bueno, no es tan difícil entenderlo: son dos rutas las que utilizamos actualmente, es un servicio subcontratado con una compañía que se llama Utep, que es transporte de personal y básicamente lo que se hace es identificar de donde viene la mayoría de la... de la población, aquella que demanda el servicio de transporte y se identifica que vienen del centro de la Ciudad o del Norte, entonces es ahí donde se colocan las rutas. Una ruta de transporte viene desde... Perinorte, carretera México-Querétaro, a 5 min. de llegar a la primer caseta, viene de ahí sale, de ahí es el origen en las mañanas, viene por Periférico, pasa a Wal mart de Satélite y de ahí toma la autopista que es Chamapa-Lechería y sube por la parte trasera hacia Santa Fe, esas son las... el origen, la parte intermedia y el destino, que es finalmente, ps (sic) la compañía que llega aproximadamente a las 6... sale a las 6:20 y llega aquí a las 8, 8 y cuarto más o menos, está considerado que a esa hora tiene que llegar. Esa es la primer ruta. El regreso de esa ruta es a las 5:45 de la tarde, nosotros salimos a las 5:30, horario de oficina 5:30, entonces se les da 15 minutos para que puedan

organizar su salida y bajen al lobby del edificio y hace el mismo recorrido, pero ahora de regreso.

E: Ah ok.

H: tengo entendido que llega por ahí de las 7:30 u 8 a Perinorte, que es el último punto que toca. Esta es la primer ruta que tenemos. Ehhh, la segunda ruta que tenemos, atiende a la población que vive en la zona centro de la Ciudad, centro y sur. Esta sale del metro Chapultepec a las 7 de la mañana, hace una parada intermedia en metro Auditorio, y de ahí sube a... la compañía, llegando también entre las 8 – 8:15 de la mañana, depende mucho del tráfico, depende mucho de que no pase nada en Constituyentes o en Reforma, pero si es el tráfico normal, está llegando a esa hora. Si hay algo extraordinario en el transcurso en la ruta ya llegaron un poquito más tarde, pero es extraordinario eh! Normalmente, no pasa... y... esta ruta, el regreso sale igual a las 5:45 de aquí y esta ruta regresa al metro Tacubaya...

E: Ah ok.

H: regresa al metro Tacubaya, no hace el mismo recorrido que en la mañana. ¿Qué sucede con esta ruta? Se cambió. Originalmente salía del metro Tacubaya y regresaba al metro Tacubaya, así era su ruta. Hubo algunos incidentes de seguridad, en la mañana como el transporte debe esperar a que los empleados lleguen, en Tacubaya se dieron algunos incidentes de ahí de seguridad, robos a los usuarios, entonces... ese... fue el primer cambio que hice no? Cambiarlo de una zona más segura para que no tuviéramos estos problemas, se consideró la parte de Chapultepec que no... no estaban tan...

*{entrada de una llamada telefónica}*

H: lo que pasa es que estamos creciendo dentro de la compañía, utilizamos dos pisos del edificio, utilizamos el piso 19 y el piso 20, por razones de crecimiento... nos estamos extendiendo a ocupar medio piso más y hoy precisamente se está haciendo la mudanza (risas)

E: justo hoy?

H: justo hoy... justo hoy se está haciendo la mudanza y bueno están bajando algunos usuarios y bueno... ya sabes... todo el relajo de una mudanza. Pero bueno, te estaba comentando sobre esta ruta de Chapultepec, este... se identificó que eran los puntos menos vulnerables de seguridad, entonces Chapultepec, Auditorio por las mañanas son más seguros para la empresa y el regreso a Tacubaya tratando de hacerlo un poco más flexibles en cuanto al tiempo de regreso para los usuarios, realmente ya no hay un riesgo porque... el transporte llega y se estaciona frente a la parada del... de... del metro, al ingreso del metro, entonces por eso se hizo ese pequeño cambio. Seguimos creciendo en la compañía, otra necesidad que veíamos era el... el que algunos usuarios se quedaban tiempo posterior al horario de su salida, y esto lo vemos en todos lados, y lo que hicimos fue que, ya no la contratamos, compramos una camioneta y esta camioneta hace una última ruta hacia el metro Tacubaya por las tardes noches, sale a las 7:15 de aquí, entonces lleva aproximadamente a 15 empleados hasta Tacubaya de aquí. Este transporte también nos está... nos está... sirviendo para atender algunos circuitos que tenemos por una cuestión de estacionamiento. Dentro de Santa Fe el tema del estacionamiento es algo complicado no?

E: Si.

H: Tú tienes ciertos cajones, hay por contrato dependiendo de los metros cuadrados que estés rentando. Aquí te puedo decir que por los metros cuadrados que rentamos tenemos alrededor de 80 cajones de estacionamiento dentro del edificio... nos dan esos espacios para estacionamiento, pero te decía que somos 295, o sea... no cabemos!!! No cabemos, las pensiones dentro de algunos edificios vecinos son muy

caras, son muy caras, no son... son realmente un costo... que no se puede absorber... ¿qué fue lo que hicimos? Lo que se hizo fue buscar una pensión no muy lejos. Tenemos una ubicada a unos 800 metros de la oficina donde... en donde acaban de hacer el nuevo puente, en Carlos Lazo y Av. Santa Fe, hay una pensión, donde contratamos 60 lugares adicionales de estacionamiento, con esto atendemos la demanda de espacio de estacionamiento, pero la distancia entre la pensión y el edificio no es muy corta, yo la considero muy corta, si te digo son 800 metros, no es mucho pero para mucha gente, son la muerte, imagínate en la tarde...

E: hasta cien...

H: Sí, y cosas así no? Son los que se les hace pesado y esto...en la temporada de lluvias... de hecho tiene poco, la pensión empezó a funcionar en... a partir de Abril, Mayo más o menos empezó a funcionar... y algo para atender mejor la demanda de espacios de estacionamiento, fue meter una camioneta que hiciera circuitos dentro de la... dentro de... de la pensión al edificio. La camioneta por las mañanas y por las tardes hace circuitos y... a las 7 y cuarto hace la ruta adicional que te comentaba, que de alguna forma nos ayuda a... a... a ese asunto del transporte. Emm... creo que está, que necesitamos más... más transporte. Ahorita estamos viendo que está creciendo la compañía, y lo noto por los espacios que están demandando. Lo que te comentaba que nos estamos mudando al piso 12, está creciendo la compañía y crece la misma demanda del servicio no? Espacios de trabajo, y todos los servicios que conlleva tener más personal.

E: exacto!... y aproximadamente cuántos trabajadores son los que usan el transporte que ustedes les...

H: mira la capacidad de los camiones es de 43 personas, entonces estamos hablando de... que son 86 en los transportes de camión y en la camioneta son 15, 86 y 15 son 98 o algo así?

E: 101.

H: 101, sí tienes razón... son las personas que estamos trasladando todos los días, 101 personas, todos los días. Y... bueno, considero que no es tan grande el servicio de transporte, te comento porque yo siempre he estado en el departamento de servicios en las compañías. Anteriormente, trabajé en Johnson&Johnson, que está en Bosques de Tamarindos, en frente del edificio del pantalón y ahí a diferencia de este edificio, se tenía suficiente espacio para darle estacionamiento a todos los empleados. Es un edificio pequeño pero los espacios que tienen son amplios y en toda la parte de estacionamiento está grandísimo, no teníamos el problema del transporte. De hecho, se tenía una ruta compartida con otra compañía. Compartíamos una ruta con Domeck y realmente los usuarios de Johnson&Johnson eran alrededor de 15 a 20 personas.

No para la antepenúltima compañía que trabajé, en Unilever, que sí se tenía una ruta bastante, bueno, más bien, un servicio bastante robusto. Ahí si se tenían 10 autobuses.

E: y esa de dónde...

H: de Bosques, de hecho también está enfrente del edificio del pantalón... cuando me cambié de compañía nada más me cambié de número postal...

E: pero ahí lo que cambiaba era por la disponibilidad de lugares de estacionamiento?

H: sí... mmja... por la cantidad de empleados... sí, la cantidad de empleados...

E: ok.

H: sí, ahí era diferente...

E: y aquí como tienen su servicio de transporte... no ha habido, bueno, no sé si... sepan que por ejemplo... haya trabajadores que usaban automóvil y con el transporte dejaron de usarlo?

H: sí, seguro... sí, seguro... hubo algunos... que... compañeros que decidieron dejar su transpor... su vehículo, su auto particular para usar el transporte. Tiene muchas

ventajas, pero a la vez también tiene muchas desventajas... cuando no atiendes el horario de la ruta te quedas y no tienes cómo regresarte... es bastante conflictivo y trabajo salir de Santa Fe. Entonces, algunos decidieron utilizar el transporte y es cuestión de planeación de su trabajo... a las 5:45 me tengo que ir, porque sí no, no llego a la casa. Por ejemplo, la gente que viene de Perinorte, y tengo entendido que algunos compañeros vienen de mas al norte, allá por Tepoztlan, que ya está...

E: Sí, Querétaro...

H: por la caseta de Querétaro, y ellos definitivamente dicen... "si yo no... tengo coche y no me subo al camión ya para mí irme es..."

E: ya mejor se quedan...

H: sí, mejor se quedan aquí... sí. Sí, es muy conflictivo... hay una política que la compañía utiliza, que después de las 10 de la noche, si te quedas por cuestiones de trabajo, la compañía te paga taxi...

E: ah ok.

H: tenemos un servicio contratado de taxis, un sitio seguro aquí dentro de Santa Fe y puedes utilizarlo, siempre que se justifique... y eso... ya es mucho de razonamiento del jefe no? Que les autorice...

E: sí, supongo que es eventual...no es muy...

H: sí, es eventual. Bueno, hay gente que ya lo agarró así como... algo cotidiano, pero sí, también usamos esa flexibilidad, pero si es que me quedo después de las 10 de la noche, hay un servicio de taxi que se te paga no? Obvio no pagan nada, sólo se pide el servicio y se traslada a su destino.

E: y el servicio que ustedes tienen, tiene algún costo, descuento de su sueldo o es completamente gratis?

H: no... completamente lo absorbe la compañía... es una... es una prestación... es parte de los servicios que ofrece la compañía...

E: y entonces el personal que tienen, digamos que los que están... se complementa tanto los que usan el automóvil con los que usan los lugares de estacionamiento con los que tienen el transporte? ¿O hay quienes usan el transporte público aparte?

H: Sí, también... mira, hay la... la... compañía tiene como política darle el servicio a la gente que está contratada directamente, la que está dentro de nómina y también dentro de... de la compañía hay gente que está subcontratada, entonces estas personas no tienen... la prestación para hacer uso del transporte no?

E: pero ellas tienen... digamos... tampoco tienen acceso a lugar de estacionamiento...

H: sí, en este caso sí, si lo piden sí...

E: ah ok.

H: si tienen este beneficio, se les otorga este beneficio. La pensión, en cuanto a la pensión, está subsidiada, un porcentaje lo paga la compañía y un porcentaje lo paga el empleado... en el tema de la pensión, sí... el transporte si es 100 por ciento...

E: y sabes... bueno, dices que llegaste aquí hace como año y medio, pero sabes desde cuándo implementaron el transporte?

H: el transporte?... tengo entendido que tiene como 5 años, lo que tiene la compañía aquí... aquí en Santa Fe. Sé que estaban antes en Palmas...

E: ah ok.

H: y ahí si no me enterado si tenían transporte eh...

E: ah ya...

H: pero es un lugar mucho más accesible...

E: sí, hay como más transporte público...

H: sí, el metro te queda muy cerca... aquí ya no... no sé cómo nos vaya con... yo no sé...están abriendo nuevas vías de comunicación, pero también está creciendo la cantidad de edificios que hay...

E: sí, así como aumentan las vías, aumentan las oficinas...

H: aumentan las oficinas, aumenta la gente, aumenta la demanda de vialidades... fíjate que... algo curioso, ahora que no estamos extendiendo al piso 12, el año pasado, a finales del año pasado, estábamos haciéndola evaluación si nos convenía quedarnos aquí o nos convenía movernos a otro lado...buscando una zona más céntrica, Polanco o...Reforma, Insurgentes y... al final del día...en temas económicos... es... es más viable quedarte aquí, porque es más barato, Santa Fe es más barato, por la oferta que se está dando, por la cantidad de edificios que están creciendo... tú vas aquí a la parte trasera a la Av. Santa Fe y hay edificios todavía que se están construyendo...

E: incluso hay predios todavía... vacíos...

H: vacíos no? Tenemos de vecino un terreno baldío y arriba en el centro comercial, hay edificios que tienen disponibilidad de "n" cantidad de metros cuadrados...

E: y... en proporción cuánto es más barato estar en Santa Fe con respecto, por ejemplo a Polanco?

H: mmm... por metro cuadrado, mira... te puedo decir que son 7 u 8 dólares por metro cuadrado...más o menos aquí, aquí... la negociación a la que llegamos... fueron 19 dólares el metro cuadrado, aquí, aquí... y en Polanco... Reforma, justamente son 27, no baja de 27, dependiendo el tipo de construcción y de otras cosas que consideras pero...en promedio si son como 7 u 8 dólares el metro cuadrado, ya en contando los miles de metro cuadrado que contratas, ps (sic) ya es bastante la diferencia...

E: sí, si... ya

H: más que moverte, es hacer remodelaciones...

E: sí, adaptarte a... al lugar...

Me comentabas que Capital Humano, aquí ustedes, mencionabas que uno de los problemas es rotación, bueno, una alta rotación del personal y entonces...han visto algún cambio...no sé, de cuando se les ofrece el servicio de transporte? a que permanezcan en la empresa? Y han tenido...

H: digo, en números no lo sé... son indicadores que maneja Capital Humano, pero sí, si han tenido mayor retención del personal...

E: y habría posibilidad de que yo... pudiera obtener alguna información con respecto a eso?

H: algún indicador? Mmm... tendría que consultarlo con Capital Humano...

E: bueno, si fuera posible...

H: sí, tendría que confirmarlo con...

E: sí, es que mira, te comento... lo que pasa es que dentro de mi investigación estoy... este... manejando lo que es la movilidad dentro de Santa Fe y... más, con más énfasis con respecto al uso del automóvil, entonces como la Maestría es más como planeación urbana... entonces, lo que quiero ver es qué tanta relación directa existe entre la forma urbana de cómo fue diseñado Santa Fe con incentivar el uso del automóvil, porque efectivamente no hay, o sea... desde que fue creado, no hubo como un acceso al transporte público o a que haya peatones no? Entonces... una de esas partes, es que está muy enfocada a esta cuestión de que ya es considerada como un nodo generador de empleo, entonces, no sé si pudiera acceder un poquito como a esa información, si me dieran como la oportunidad de tener números...

H: sólo es consultarlo con Capital humano... sería cosa de sacar algún dato y dártelo...

E: sí, como para saber cómo se comporta la gente que trabaja aquí... digamos si ciertos factores de... tener acceso o no a un transporte público o aun transporte empresarial hace que... permanezcan o no.

H: sí, sí es una ventaja... como nuevos prospectos para entrar a la compañía...si marca la diferencia...

E: y conoces... más empresas que... que aquí manejen esta cuestión del transporte empresarial?

H: sí, hay muchas compañías que trabajan y utilizan el servicio, por ejemplo... sé porque... porque ubico a las compañías y los transportes que se pagan. En Movistar también utilizan el transporte, sé que...si subes un poco más adelante... tú vienes entre las 5 de la tarde y las...7 de la noche... verás una fila inmensa de transporte formado a fuera de los edificios.

E: o sea que si ha...

H: sí, seguro...

E: ha crecido bastante...

H: sí, incluso ellos mismo, te ofrecen los servicios de traslados cortos no? Lo que le llaman los "shorts (sic)" los traslados pequeñitos. Dentro del edificio, si tú sales a comer, no hay muchas opciones dentro de la zona, por lo menos cerca, que puedas caminar. Lo más cercano aquí es el centro comercial. El edificio pone un transporte que traslada a los inquilinos del edificio al centro comercial... de hecho ese servicio es todos los días, a partir de las 9 de la mañana a las 7 de la noche... o sea, personal que se tiene que trasladar al centro comercial, ps (sic) es más fácil subirte a la camionetita y que te lleve... que te regrese... porque si no... es sacar el coche, moverte, y entrar al centro comercial y... sacar el coche y regresar...

E: y pagar...

H: pagar estacionamiento... si si si, muchas compañías han hecho eso. Mismos restaurantes que no están dentro del centro comercial, ofrecen ese servicio dando circuitos dentro de la zona de Santa Fe para traer a los clientes, para que ellos... este... vayan a comer no? Hay por acá atrás un restaurante que se llama "Journale"... mmm.. tiene esa flexibilidad no? No, no te preocupes, no pagues estacionamiento, nosotros pasamos frente tu compañía y te recogemos... sí, también entiendo que una plaza de aquí no muy lejos, también está haciendo eso... si hay varios que bueno, de alguna forma, nos estamos viendo obligados a ingeniarnos la forma en darle movilidad a la gente... porque también dentro de Santa Fe las distancias...no son cortas no? No es fácil. Una cuadra...son 150 metros...

E: si... pero como está llena de edificios...

H: entonces si hay... que darles opciones a las personas con las camionetitas o resolverles de cierta forma... yo creo que sí...

E: y...

H: perdón... perdón... no, no... dime, dime...

E: qué transporte usas? Vehículo particular o transporte..

H: sí, si...

E: y de qué parte de la ciudad vienes?

H: emm... Palacio de los Deportes, cerca del Palacio de los Deportes, vengo del oriente... del eje 6 y Churubusco, por ahí vivo...

E: y qué tan accesible se te hace venir en auto?

H: no... no, si tú me dices... este... cambiarías tu trabajo por uno más cerca? Seguro, seguro que sí...

E: sí?

H: incluso... ya de forma muy particular, yo me cambiaría incluso de Estado...

E: o sea, preferirías...

H: yo soy de aquí y siempre he vivido aquí... pero...

E: y a qué hora es tu hora de entrada aquí en la empresa... las 8 de la mañana?

H: a las 8 y cuarto, 8 y media...

E: y a qué hora tienes que salir entonces de tu casa?

H: a las... es increíble... porque...la diferencia de... de... horario de salida hace una diferencia enorme en la llegada...

E: sí, cinco minutos... ya es una..

H: sí, si, ya es una hora. Si yo salgo a las 7 de la casa, llego aquí como a las 8 y cuarto, 8 y media, si salgo 1 y media, llego 9 y media, o sea, son dos horas, son dos horas...

E: no, pues si es bastante...

H: hoy que me tuve que venir en caso extraordinario... mmm... más temprano quería estar aquí a las 7 de la mañana, aquí quería estar a las 7 de la mañana y salí a las 6 de la mañana, y llegué a las 7 y media. Hice hora y media...

E: aún así no lograste llegar a las 7...

H: sí, aún así no logré llegar a las 7, sí... por el tema de la mudanza que te digo... si, no logré llegar a las 7 de la mañana. Llegué 7 y media, hice hora y media. A las 6 de la mañana... en el... de Oriente a Poniente cambian el sentido del eje 6, entonces es... de oriente a poniente, lo tomé en la mañana y no... no llegué... y de Constituyentes a la subida estaba igual...

E: si te ofrecieran un trabajo más cercano con menos sueldo del que percibes, lo cambiarías?

H: seguramente sí, haciendo la evaluación económica. Sí, tengo por ejemplo, una experiencia cercana, la semana pasada se acaba de ir un compañero de la red de sistemas que vivía... o vive en Cuernavaca y todos los días salía de Cuernavaca a las 4 y media para llegar aquí a las 7, cuarto para las 7 y... se acaba de cambiar, el miércoles de la semana pasada fue su último día y platicando con él le decía... "oye... este... dónde entraste a trabajar?, qué tal?" Y me dice... "la verdad es que económicamente quedé igual o un poquito más abajo por las prestaciones, pero es calidad de vida!"

E: exacto!

H: definitivamente, yo sí me cambiaría! Sí, no... pierdes...mínimo al día 3 horas de tu vida ahí en el tráfico, sí, o sea... es lo mínimo...

E: sí, ida y vuelta... sí, ya si lo sumamos más... ya...

H: si lo sumas... si sales más tarde o algo... ya perdiste hasta una hora o más. Entonces 3 horas, a la semana... 15 horas a la semana... no, 3 horas al día... 15 a la semana, son 30, 60 horas al mes, que las utilizas sólo en el transporte. En algún momento, me sentí más tranquilo usando transporte público pero... El desgaste físico es mayor. A lo mejor no te estresas, pero el desgaste físico es mayor. Sí, porque aquí tienes que caminar... (risas), no sé si conoces los... taxis que están fuera de la ley... pero...son un mal necesario, sí, si los conoces?

E: sí... (risas)

H: nombre (sic)... a lo mejor es un mal necesario, pero ps (sic)... lo necesitamos, y es un medio de transporte que nos agiliza la llegada a Santa Fe. Son irregulares, inseguros, pero qué otras opciones tienes??

E: y qué ruta tomabas cuando usabas el transporte público?

H: de taxi o de...

E: de tu casa, o sea... qué ruta tomabas...

H: de mi casa... llegaba... me podía ir caminando o me daban un "ride" por la mañana, llegaba al metro Escuadrón 201, al metro... que es la línea verde, de ahí llegaba a Chabacano y de Chabacano, traspasaba para Tacubaya y de Tacubaya tomaba el taxi. Lo que llaman los taxis de la muerte no? Sí... aja... si si lo tomaba... y fíjate que hago menos tiempo así. Hago menos tiempo pero el desgaste físico es mayor...

E: y en cuanto a la... comparación de gastos en cuanto al transporte... transporte público y vehículo?

H: no, no... es mucho mayor usando tu... auto. Sí, si... a la semana gastas un tanque de gasolina, el desgaste del vehículo, las casetas, la pensión... sí es mayor. Es mayor, pero de alguna forma te da tranquilidad el quedarte el tiempo en el trabajo que necesites y salir con la tranquilidad de que tienes un medio de transporte seguro.

E: y de que te vas a ir... y a la hora que sea...

H: sí, si... y en el transporte público...

E: aparte, también las horas pico no? Que si sales a la hora pico igual no te puedes subir al metro o...

H: ah no... eso es otra cosa... no, las horas pico en el metro es... no, no no... si si...

E: terrible...

H: todo un show ahí en el metro, en el transporte... si si si... si no entras antes de las 7:20 al metro no ya... ya no te puedes subir... y de igual forma... llegando a Tacubaya...la... la fila para tomar los taxis, es algo interminable, es una figura que...estas ahí media hora esperando, digo, la subida es muy rápida (risas). Sí, si... lo estuve probando un tiempo por un problema que tuve con mi coche pero... pero sí prefiero el coche aunque que me... queme más tiempo del día, sí es más cómodo. Es desgastante a lo mejor por el estrés, pero si es más cómodo... Seguro, sí nombre (sic) y viendo como manejaban los taxistas...

E: no sabías si ibas a llegar o no...

H: si es... si es cómico como... es que les permiten hacer eso... no? Son transportes que no deberían de utilizarse como transporte público, colectivo... no? Y les permiten ofrecer un servicio...

E: oye, no sé si... tengas conocimiento de...del CTS Embarq, del Centro de Transporte Sustentable...

H: no... dime...

E: sí, lo que pasa es que dentro de...de esa organización, ahora junto con el Banco Mundial y junto con la Ibero...el Tec del Monterrey están haciendo un programa de movilidad sustentable en Santa Fe, pero se están enfocando en la movilidad empresarial.

H: ok...

E: entonces este...bueno, ya me comentas que no lo conoces, pero es como un proyecto piloto para desincentivar el uso del automóvil entre los trabajadores de... que vienen hacia Santa Fe...

H: ok...

E: entonces... ellos usan... bueno, entre una de sus propuestas es que... los empleados puedan hacer autos colectivos, a lo mejor con personal que sepan que vive cerca de sus viviendas... cosas así. Entonces, este ps (sic) quería preguntarte si...conocías este proyecto...

H: no, no... pero... es algo similar a lo que manejan en Estados Unidos no?

E: aja...

H: no sé que lo estén implementando, pero fíjate que en Unilever un tiempo se estuvo implementando una campaña tratando de hacer eso... sí, este... identificar...este... compañeros que puedan vivir cerca de tu casa, sé que estuvo funcionando la campaña pero no sé cómo está trabajando y no... no hemos tratado de hacer...

E: bueno, esto es... apenas un proyecto piloto junto con unas empresas de aquí de Santa Fe, pero al parecer... digamos que si funciona, quieren complementarlo a una escala, digamos... más grande. Entonces... ps (sic) este... quería comentarte, si conocías el proyecto...

H: no... no... este... ¡jole (sic)...

E: en todo caso... si ustedes conocieran el proyecto... y pudieran como entrar, si tú lo vieras como viable de acuerdo a los servicios que ofrecen...

- H: yo creo que sí... o sea... al final del día se traduce en no usar el automóvil y hacer más eficiente los vehículos que entran a Santa Fe... más llenos... verás que no sé... cómo puede operar, digo... al final, creo que entre compañías...el día de mañana se podría arreglar algo...
- E: sí, porque al parecer es a través de redes eh... de acuerdo a lugares que tenga ya... identificados no? De dónde vive el personal, de quien tiene auto, quien lo usa para llegar a su lugar de trabajo y a partir de ahí... como empezar a juntar de...bueno, tú puedes compartir tu auto... Porque incluso... se maneja que puede haber eh... como subsidios al pago del estacionamiento, a quienes tienen que pagarlo... o hacer flexibles, flexibles las jornadas o incluso, que no tengan que venir diario a trabajar... que trabajen desde su casa... o que sean horarios más cortos...
- H: sé que algunas compañías están haciendo algo, precisamente pensando en el problema de la movilidad de su personal... eh... hay una compañía que... no recuerdo el nombre que... el horario que manejan es de 7 de la mañana a las 3 de la tarde, 3 ó 4 de la tarde. Es un horario bastante holgado para llegar, digo... si llegas aquí a las 7, así como yo el día de hoy y es mucho más holgado para poder llegar. Aquí dentro de la compañía, algunos compañeros están organizando... no toda la gente vive en la Ciudad de México... algunos vienen de Toluca, entonces... hay algunos compañeros que sí se ponen de acuerdo y... sí, pagan la caseta, se cooperan con la gasolina... pero sí es mucho de coordinación...
- E: sí, sí, claro...
- H: coordinación y planeación de su trabajo, porque es de... nos vamos a las 6 y...
- E: de que todos deben salir a tiempo...
- H: yo creo que es bueno.... Pero si requiere de mucha coordinación. Digo... no sé aquí que planes tengan para mejorar un poquito la movilidad en Santa Fe, un transporte eficiente ayudaría mucho, yo sí lo preferiría...
- E: otra de las propuestas que... bueno, traen unos chicos de la Ibero... es como... hacer más peatonal no? Peatonalizar más Santa Fe... que se abran ciclovías. Y tú que tan viable podrías ver eso? Qué tan posible crees que... de acuerdo al uso que... el tránsito... a lo que usan el automóvil.
- H: dentro de Santa Fe... mira... mira... yo el problema que le veo a la movilidad, no es tanto dentro de Santa Fe, el problema es llegar a Santa Fe
- E: o sea... el acceso
- H: sí, la gente que viene de la ciudad o que viene de Toluca, el problema es ingresar a Santa Fe. Dentro de Santa Fe, yo... creo que con ciclovías, ciclopistas sería ingenioso, muy bueno... si se podría utilizar... el problema es el... es lo que platicábamos, por ejemplo es hacer... la validación de este... de cambiar las rutas o no del transporte... veíamos que el 97% de las personas que trabaja.... Todos tienen la necesidad de ingresar y de salir de Santa Fe, sólo el 3% son los directores generales que viven aquí en Santa Fe...
- E: exacto... y que son los que tienen la mayor accesibilidad...
- H: y son los que tienen menos problemas, la mayoría de los que vivimos fuera de Santa Fe, vivimos todos los días el problema de entrar. Entonces...sí, a lo mejor está bien como una parte creativa de... ayudar a lo mejor... no tanto del tráfico, pero la movilidad...
- E: la movilidad local no?
- H: local...
- E: que sería una alternativa a lo que hacen del transporte este... que hacen al centro comercial o...

H: sí, sí... digo, bien trazado, bien definido... podría funcionar como un tipo las bicicletas de ahí de Reforma o algo así... pero el principal problema es el acceso a Santa Fe, ese el principal problema.

E: la llegada y la salida.

H: al llegar... y tú lo vas a ver... en el camino, en las mañanas es increíble ver cómo se estaciona la autopista de la gente que quiere atravesar Santa Fe....

E: no si es terrible...

H: o cómo está Constituyentes, cómo está Reforma, cómo está Palmas, cómo está observatorio...

E: sí, de hecho hoy que venía si...

H: el puente de los poetas... o sea... es impresionante ver cómo es un estacionamiento gigante, ahí es donde...

E: está el problema...

H: pero sí definitivamente este... Santa Fe no se planeó pensando en la movilidad. Creo que no tenían idea de eso, o de la gente que iba a estar trabajando aquí, la cantidad de compañías que iban a tener esta... que se iban a venir a radicar aquí no? Creciendo, ir creciendo...

E: y por ejemplo... tú que comentas que ya se está expandiendo la...empresa, sí tienen pensado también expandir el transporte público?

H: sí. Definitivamente... sí. Digo, eso será cuando surja la necesidad. Se identifica que vienen más y es ahí donde se identifica la necesidad del transporte, pero si... si, definitivamente... Sí, porque te digo que es un punto bastante favorable para el Capital Humano, para la retención del personal.

E: sino... definitivamente hay alta rotación.

H: digo... alta rotación, aunque hay otros factores... digo... hay varios, pero si es algo que si... ayuda. Te digo... cuanto... cuanto porcentaje de la población... de la ciudad de México vive aquí... todos vivimos fuera de Santa Fe, entonces tenemos la necesidad de venir a trabajar.

E: exacto... ok! Bueno, ps (sic) creo que por el momento es todo. Muchas gracias.

**Entrevista individual a:** Luis, profesor de una universidad privada en Santa Fe y consultor privado.

**Edad:** 54 años

**Estado civil:** casado

**Lugar de residencia:** Col. Lomas de Chapultepec, Del. Miguel Hidalgo.

**Fecha de entrevista:** 1 de Marzo de 2013.

**Duración:** 74:24 minutos.

E: Bueno, primero me gustaría que llenáramos unos, este... datos, digamos, personales. Este... y que se refieren más que nada a su... a su movilidad y desplazamientos digamos en... durante su ciclo de vida en momentos pasados. Este... ya después como que platicaremos durante la marcha sobre sus desplazamientos actuales, el comportamiento de éstos, sus percepciones y sus opiniones.

Este... gusta que yo le ayude a llenarlo o...

H: Sí, por favor. Mira... ya voy de salida, pero ya casi un mes así ya...

E: Es incómodo no? Aparte.

H: Sí, si puedo escribir pero muy lentamente.

E: Ok. Está muy bien... Bueno, primero sería este... su edad.

H: 54 años.

E: 54?

H: 54.

E: Eh... su estado civil?

H: Casado

E: Y su... su ocupación.

H: Soy académico y consultor. Y bueno... el sexo ya es muy evidente.

E: Su lugar de residencia, colonia y delegación.

H: Este... Lomas de Chapultepec, Miguel Hidalgo.

E: Ok, en cuanto a su ciclo de vida, vamos a empezar con las residencias que ha tenido a lo largo de su vida, posteriormente sería... este... durante su nivel educativo, en qué escuelas ha estado, también pasaríamos a los trabajos que ha... que ha tenido. Entonces, primero sería como... la primer residencia que tuvo y periodo de tiempo que estuvo viviendo ahí.

H: Este... pero qué de residencia? O sea... a qué nivel? Colonia, ciudad o qué?

E: Sí, este... sólo colonia, delegación de sus residencias y el periodo de tiempo en el que estuvo ahí.

H: Ok. Anzures, Miguel Hidalgo. Periodo?

E: Sí.

H: Este... del 58 al... 80.

E: En esta residencia usted tenía automóvil? En el hogar?

H: Bueno, como ahí nació... no, bueno... pero después sí.

E: Se acuerda más o menos a partir de qué año hubo automóvil en su hogar?

H: Sí, del 78 al 80.

E: Y... tenían lugar disponible para estacionamiento o recurrían a... a otro tipo de lugar para estacionar el automóvil?

H: Este... no. Domicilio con estacionamiento.

E: Posteriormente del 80?

H: Este... bueno... eh... me cambié de casa pero siguió en la zona. Entonces yo creo que... continuamos el mismo periodo a lo mejor verdad? Del principio, porque es la misma zona, entonces...

E: Pero fue otro... otra vivienda?

H: Sí...

E: Sí, no importa. Si fue en otro periodo diferente, lo ponemos.

H: Bueno, 80... 88... Nueva Anzures y todo el periodo... automóvil sí y con estacionamiento propio sí.

E: Y era este... tenían sólo un automóvil o más de uno?

H: Más de uno.

E: Más de uno? En las dos o...?

H: En las dos.

E: Cuántos tenían?

H: Dos.

E: En las dos?

H: Y luego... 88-93 fuera del país.

E: Ah ok.

H: Y... pues digamos que no es útil para la investigación no? Y luego... 94 a la fecha, Lomas de Chapultepec. Auto sí, en todo el periodo sí.

E: Ok. Y... entonces... ahora pasamos a las escuelas en que ha estado, en cada uno de los niveles educativos. Entonces...

H: Desde el principio?

E: Sí, si si. Desde el inicio.

H: Desde primaria digamos?

E: Aja...

H: O sea... con nombre o?

E: Este... no, por ejemplo el nivel, o sea... la primaria, aja (sic), el periodo... eh... la ubicación, colonia, delegación, el tipo de escuela...

H: Periodo... fue... 64-70, Polanco, Miguel Hidalgo.

E: Este... público o privada?

H: Privada.

E: Y de ahí cómo se desplazaba de su vivienda hacia...?

H: En automóvil.

E: Igual de regreso, lo llevaban y lo traían?

H: Sí. Secundaria y Preparatoria... fue otra escuela pero también Polanco, Miguel Hidalgo. Periodo... 71-77.

E: Ok. Fue junto... en el mismo lugar secundaria y prepa?

H: Sí, en el mismo lugar... 71-77.

E: Ok. Polanco, Miguel Hidalgo... igual privada?

H: Privada... este... y ya ahí ya empecé a mezclar, digamos a veces en auto y otras caminando.

E: Ok. Y ahí cómo era la alternancia, o sea... en qué momento se iba en auto, en qué momentos caminando?

H: Eran como tres días de la semana en auto y dos caminando. Ida y vuelta.

E: Y por qué era que cambiaba...?

H: Pues para caminar. Estaba como a media hora de la casa.

E: Ah, ok. Le parecía como... cercano...

H: Caminaba media hora de ida y media de regreso, entonces, cuando no tenía nada que hacer después para irme en automóvil... pues... me iba caminando.

E: Muy bien. Eh... seguido...

H: Luego... 78-82... sí... carrera universitaria... licenciatura... este... era Campestre Churubusco, delegación... supongo que es Tlalpan. No estoy seguro...

E: Ok, vamos a ponerle Tlalpan.

H: Escuela privada... y ahí sí automóvil.

E: Era auto de usted?

H: Sí.  
E: Entonces ahí siempre se iba manejando?  
H: Era este...  
E: Ahí cuánto tiempo hacia de su desplazamiento de su casa a...?  
H: Eran como... 40 minutos de trayecto. Eh... luego... 83-85... Maestría... este... colonia San Ángel... la delegación creo que es Álvaro Obregón, privada... en auto. Luego... este... viene este periodo 88-93 que estuve en el extranjero.  
E: Ah, ok.  
H: Entonces pues este... ya, pues mis otros estudios fueron en el extranjero. Pues de aquí ya se acaban los nacionales...  
E: O sea... el doctorado ya lo hizo en el extranjero?  
H: Hice otra maestría y el doctorado...  
E: Ah, ok. En el extranjero.  
E: Bueno, de todos modos lo vamos a... a registrar. Que fue en el periodo entonces... en este...  
H: 88-93.  
E: Y ahora sí, en cuanto a sus empleos...  
H: El primero?  
E: Aja...  
H: Empleos... empleos... A ver... del 80... del 80 al 82... este... qué más?  
E: La empresa o institución, la ubicación...  
H: La empresa... se llamaba... se llama... Seman Baker  
E: Cómo? Perdón.  
H: Seman, con "S"  
E: Seman?  
H: Seman, luego otra palabra con b grande... B A K E R. Estaba en... Churubusco, delegación... no estoy seguro si ya es Álvaro Obregón o...Tlalpan, al sur.  
E: Tlalpan o Álvaro Obregón...Ok. Y ahí cómo se desplazaba hacia su trabajo?  
H: Ahí mezclaba ya auto y metro...  
E: Ah, ok.  
H: Porque... digo estaba como a... auto y metro, como tres días en auto y dos en metro.  
E: Ah, ok. Qué estaciones eran las que... que recorría?  
H: Me bajaba en General Anaya. De Chapultepec a General Anaya. A ver... entonces 80-82...A ver... es que mientras estudiaba... daba clases en la universidad, entonces eran los mismos trayectos... entonces eso no cuenta... y luego... 86-88. 86-88... empresa era... Presidencia de la República... la colonia, no recuerdo cuál es la colonia... no sé, eso lo puedes investigar... tiene un nombre así particular...  
E: Específico...  
H: A lo mejor es... San Miguel Chapultepec, bueno...  
E: Ok, sería cosa de sólo confirmarlo. Y ahí como era que se desplazaba?  
H: Ahí ya me iba caminando.  
E: Caminando?  
H: Caminando.  
E: Quedaba cerca de...  
H: Sí, como a media hora.  
E: Y siempre era caminando? Nunca era...  
H: Sí.  
E: Le parecía cortito el...  
H: Sí, muy agradable porque además como bajaba de aquí tenía que cruzar el Bosque de Chapultepec, era de lo más agradable... Entonces... qué te dije?  
E: 86-88.

H: Viene el periodo en el extranjero...

E: Ok, sí.

H: Y luego... 93-94... Eh... Sedesol... Este... colonia tampoco me la sé. La sedesol estaba en Av. Constituyentes donde ahora está la Secretaría de Seguridad Pública... justo enfrente del Colegio de Arquitectos...

E: Ya!, sí.

H: Ahí era la Sedesol y me iba en auto, ahí sí estaba lejos, me iba en auto.

E: Ok, ahí sí en auto...

H: Entonces, tampoco sé la... la... es que son colonias así como... las que tienen un nombre...

E: Sí... muy específico y luego ni son muy conocidas no?

H: Exactamente.

E: Porque a lo mejor por una callecita se cree que es esa colonia y ya no era...

H: Sí... entonces para qué te miento... incluso es ahí en Constituyentes...

E: Ajá, si si si sí sé dónde es.

H: Ahí estaba la Sedesol... supongo que puedes checar. Eso fue 93-94. Ahora... 95-98... Instituto Nacional de Ecología.

E: De Ecología?

H: De ecología.

E: El INE... ok.

H: Que ya no es INE. Ya es INEC. Y ese estaba... en Av. Revolución, la colonia es... también es una colonia así como muy específica, está... no sé si has visto... alguna vez un edificio que está en Av. Revolución antes de llegar a Altavista, donde está el Museo Carrillo Gil...

E: Si si sí...

H: Yendo hacia allá, al sur... a la derecha, sobre un edificio que está sobre una columna sí? Es muy característico porque este... está una columna, claro muy grande.... Que de hecho es un área... muy grande y que el edificio sale... sobre la columna. Es como si esto fuera la columna y aquí empieza el edificio. Entonces... es muy raro, tiene un sistema de cimentación pendular no? Sigue un péndulo hacia el subsuelo para que en los temblores, el edificio se mueva así, entonces es muy característico.

E: Oh, ya.

H: La colonia... no me acuerdo, pero ahí era entonces... es cerca del cruce con Altavista.

E: Si si sí, si ubico por ahí. Si justo Revolución y Altavista.

H: Sí, el INE estaba ahí. Ahorita ya es SEMARNAT. Y ahí siempre me iba en automóvil.

E: Siempre se iba en automóvil?

H: Sí, siempre.

E: Ok.

H: Ese es el... 98. Hasta ahí terminó mi experiencia en la Administración Pública. Ya del 98 a la fecha, consultor privado. Yo tengo mi despacho de consultoría. Entonces no... del 98 a la fecha...

E: 98... Ok...

H: Digamos... a la fecha. Y este... y... no me desplazo, porque trabajo en la casa.

E: Ah, ok. Entonces en su hogar, entonces... es en... Lomas de Chapultepec.

H: Lomas de Chapultepec.

E: Ok.

H: No es necesario ningún medio de transporte ahí.

E: Ok, sí, le vamos a poner que... que pues está en su vivienda no?

H: Sí.

E: Y... bueno, me decía que es académico de la Universidad en dónde...?

H: Sí, ahorita doy clases en la universidad.

E: Desde cuándo está dando clases ahí?  
H: Desde la carrera.... O sea... desde el 80...  
E: Pero ha estado así como intermitente?  
H: Intermitente. Intermitente pero sigo ahí. No sé cómo le voy a poner ahí...  
E: Sí, por ejemplo, actualmente el último periodo en el que ha estado, digamos... de manera más fija en... de académico...  
H: 12 años.  
E: del 2000 para acá?  
H: Del 2000 para acá.  
E: Ah, ok.  
E: al 2013... entonces en la Universidadno?  
H: Sí, en a lbero.  
E: Y ahí cómo es que se desplaza?  
H: En automóvil.  
E: En automóvil? Únicamente en automóvil?  
H: Sí.  
E: Bueno, esto ya es un tanto del pasado... pasando ya un poco a... a lo que usa actualmente, me podría decir cuáles son los tipos de transporte que tiene disponible actualmente en su hogar? Digamos... automóviles, bicicletas, motocicletas...  
H: Eh... bicicleta y automóvil.  
E: Para el automóvil, qué marca y antigüedad.  
H: Del automóvil?  
E: Ajá.  
H: Este... marca Toyota y antigüedad... dos años.  
E: Dos años?  
H: Dos años.  
E: Entonces circula todos los días?  
H: Diario.  
E: Y bueno, este... me podría describir este... como un día cotidiano, un día de los más cotidianos que tenga en cuanto a no sé, sus horarios, desplazamientos que hace... en qué medio de transporte lo hace?...  
H: Ok. Un día... así como... representativo... bueno, este... me despierto como cuarto para las 6, 5:45... este... me aseo, me baño... desayuno entre 6 y cuarto y 6 y media... y llevo a mis hijos a la escuela que está en Santa Fe. Salimos a las 7 de la mañana a la escuela. Eh... según el día, hay veces que me quedo, que paso a la lbero, estoy ahí un rato, a veces a provecho para trabajar un rato... luego regreso a mi domicilio y continúo trabajando hasta como eh... entre 1 y 2 de la tarde, salgo a correr... este... como, después de eso. Eh... regreso a la escuela por mis hijos, como a las 3 de la tarde, a las 4 estoy de regreso en la casa. Continúo trabajando hasta la noche, 9 ó 10 de la noche cuando termino...  
E: Ya en su casa...  
H: Sí, ya no salgo, generalmente. Sólo que haya una cita de trabajo. Pero si no tengo citas... ya me quedo en casa.  
E: Y generalmente... para... por ejemplo las actividades en cuanto a compras o...  
H: Las hacemos en fin de semana.  
E: En fin de semana?  
H: Sí.  
E: Ah, ok. Y las hacen en automóvil?  
H: Sí, bueno... las... las eh... las compras cotidianas... que tienen que ver con la preparación de los alimentos, etc.... Las hacemos aquí en el super que tenemos a

media cuadra. Este... pero las compras grandes, las hacemos en fin de semana en automóvil.

E: Y por ejemplo, para días que eh... que salen... no sé... este... fin de semana o de vacaciones, es usar el automóvil? Usan el automóvil?

H: Este... sí.

E: Días recreativos...

H: Este... sí, si solemos salir en automóvil. A lugares cercanos...

E: Sus hijos se desplazan... este... igual en el automóvil? Qué edad tienen?

H: Tienen 10 y 16. Sí...nada más en auto porque... este... no tienen actividades fuera de la casa a donde se puedan ir en otro medio.

E: Entonces es a través... digamos de... ustedes de...

H: Sí, los tenemos que llevar porque nada les queda a la mano, digamos...

E: En cuanto a las horas de comida... este regularmente come en su casa...?

H: Sí, siempre.

E: Hay algunos aspectos que llegan a romper como ciertas rutinas que ya tiene? No sé como algún evento... o algún aspecto que...

H: Bueno... sí. Eventos académicos y juntas de trabajo no?

E: Ok.

H: Eso es lo que me hace romper este tipo de rutinas. Pero si no tengo eventos de ese tipo o juntas de trabajo, regularmente es lo que hago.

E: Y si usted se tiene que desplazar hacia... por ejemplo, ese tipo de eventos o de reuniones... quiénes van por sus hijos?

H: Eh... mi esposa.

E: Ok, entonces ahí es como la organización de... si no está usted...

H: Sí, porque ella también trabaja en casa. Entonces siempre tratamos de coordinarnos.

E: Ok... perfecto. Eh... en cuanto a la adquisición de los automóviles... en qué momento... digamos de su vida... Fue que tuvo como... que usted aprendió a manejar.

H: A los 14 años.

E: Como a los 14? Y cuál fue el motivo de que haya empezado a manejar?

H: Porque tenía ganas de manejar.

E: Y empezó a manejar tal cual a esa edad?

H: A los 16.

E: Pero el auto era de sus padres? Se lo prestaban...

H: Sí.

E: Ok. Em... en cuanto a... cuando se desplaza hacia la Ibero... o hacia algún de estos eventos, reuniones... me decía que generalmente se desplaza en automóvil, en dónde es que estaciona el auto? Hay lugar tal cual este... para estacionarlo?

H: Sí.

E: Siempre disponible?

H: En la Universidad sí.

E: O sea... ya es un lugar... como...

H: Un área.

E: Un área disponible.

H: Sí.

E: Y en los lugares donde va para reuniones siempre ha encontrado o sea... o ha estado donde hay algún lugar disponible o... ha tenido problemas para eso?

H: Sí.

E: Como en qué lugares le ha costado trabajo encontrar lugar?

H: Este... pues en el Centro Histórico.

E: Ahí se le dificulta?

- H: No es que sea problemático, pero... por ejemplo, cuando voy a reuniones, suelo irme en auto pero me estaciono... en un estacionamiento que quede fuera del perímetro A del centro. Luego camino 15 ó 20 minutos hasta el Zócalo, y en colonias como... colonia Juárez... este... es difícil encontrar lugar... donde funcionan los parquímetros... es fácil de repente... no me gusta dejarlo en los estacionamientos donde hay acomodadores... por muchas razones.
- E: Y por ejemplo, que ha tenido estas dificultades para ir al Centro Histórico en automóvil, ubicar su auto en un lugar cercano al que va a llegar, no ha pensado en llegar de alguna otra manera? Tomar transporte público...
- H: Generalmente no, porque... bueno, por muchas razones, como el transporte público suele no funcionar bien, no está bien interconectado, me hace perder más tiempo, los trayectos son más largos, y eso para mí tiene un costo de oportunidad muy elevado. Yo valoro mucho el tiempo de trabajo, entonces... es la principal causa. No me gusta perder mucho tiempo, porque como hay que tomar varios transportes, hacer varios trasbordos... y el transporte no está planeado e interconectado, los trayectos son muchos... el tiempo es... en el transporte suele ser mayor, en el auto no es igual... porque ahí yo ya escojo una ruta y este... me resulta más eficiente.
- E: Aunque lo deje un tanto alejado de su destino final...
- H: Sí. Me resulta más eficiente.
- E: Ok. Entonces sí prefiere como dejarlo alejado y caminar...
- H: Sí...en algún momento intenté llegar por otro medio, en metro... este... metrobús quizá... pero siempre pensando en el tiempo.
- E: Y por ejemplo, para cuestiones de... esparcimiento o... que lo inviten a alguna reunión de... no sé familiar, a una fiesta... algún evento fuera de cuestiones laborales, este... que tenga como... su decisión de usar o no el auto, ha dependido si hay lugar de estacionamiento o no? Lo ha llegado a dudar de voy o no voy, llevo el carro si no hay lugar de estacionarse?
- H: Este... sí, por supuesto.
- E: O sea... si es de... o sea, decide cambiar el modo de transporte o decide no ir?
- H: Decido no ir.
- E: Decide no ir si no hay disponibilidad de...
- H: Exactamente. Por ejemplo, un evento que digamos es cultural o de entretenimiento, este... regularmente es en la noche... entonces... por miedo a la inseguridad pública por mis hijos no me gusta andar en la noche con ellos en transporte público. Prefiero no ir en todo caso.
- E: La opción entonces mejor...
- H: Soy muy adverso al riesgo... entonces... Yo creo que preferiría no ir.
- E: Y ha sufrido algún delito, o sea... algún robo, asalto?
- H: No.
- E: Nunca, nunca en su vida? En ningún medio de transporte?
- H: Este... en ningún medio de transporte...
- E: Ni cuando uso el metro? Cuando ha ido caminando? O como peatón...algún accidente...
- H: No sé si sea... bueno, por supuesto que es... bueno, soy especialmente precavido. Soy una persona que está muy alerta, soy muy adverso al riesgo, entonces... aunque voy pensando en mis cosas, mis asuntos de trabajo, siempre soy muy... siempre mantengo mucha atención a mi alrededor, si hay algunas personas que no me dan mucha confianza... este... no me subo en ese vagón... entonces... no sé si eso me haya ayudado... el no tener ninguna experiencia así.
- E: Y en su automóvil ha chocado alguna vez?
- H: No

E: Entonces le ha resultado mucho ser muy precavido...

H: Si no...

E: No, nunca? Y ha pasado que a su automóvil eh... se lo hayan... digamos, vandalizado, que lo rayen... que le roben alguna parte... que le roben el auto que tenga...?

H: No... creo que... ah sí...

E: Le robaron un auto?

H: Sí, fue que se metieron a robar la casa.

E: Y se robaron el auto?

H: Sí, y ahí metieron todo. Este... y sí, lo han vandalizado muchas veces. De rayones, se han robado espejos...

E: Y ha sido porque lo ha dejado estacionado en la calle o en...?

H: Sí, básicamente.

E: Pero ha sido cerca de su vivienda o en lugares que...?

H: En lugares que he ido...

E: Y en ese sentido han tenido seguro sus autos?

H: Sí.

E: Y siempre ha tenido buena respuesta con los seguros...?

H: No. Pésimo.

E: Sí?

H: Estamos en México... Pésima respuesta.

E: Y en esos aspectos ha hecho algo para prevenir o modificó ciertas situaciones...

H: Siempre... siempre me fijo donde estacionarme, no por el hecho de que haya un espacio libre y si veo algo que no me gusta o que pueda ser riesgoso... entonces...

E: Ok. Para cuando lo tiene que dejar... en la calle.

H: Sí.

E: Cuando usó el transporte público, digamos el metro, cuando lo llegó a utilizar... alguna vez fue objeto como de... alguna situación de acoso sexual... de algo violento?

H: Vas a creer que alguna vez pero... con mujeres. Pero... sin importancia no? Yo no acoso...

E: Me podría contar qué fue lo que pasó en esa ocasión?

H: Casos en los que se acercaban para tocar el cuerpo... tocaban mis senos... en fin... nada más.

E: Y también como que... modificó ciertas... no sé... algunas conductas usted después de le que pasaba eso... no sé... prevenía si estaba muy lleno...

H: Era difícil no? Porque se da justamente cuando el vagón va muy lleno, me daba cuenta que a lo mejor, la forma en que se acercaban no era completamente circunstancial sino... este... vaya... nunca paso de ahí, una que otra vez nada más, no ameritó una estrategia... de cambio de... de... ruta, no no... ni era tan frecuente, fue alguna vez.

E: Ocasional digamos...

H: Sí.

E: Ahora, le voy a pedir de favor que únicamente me... este... asocie qué palabra se le viene a la mente con estos transportes, como qué característica es la que usted asocia a cada uno de estos medios de transporte.

H: Una?

E: Sí sí sí... Por ejemplo, con el automóvil...

H: Comodidad.

E: Con el taxi?

H: Con el taxi... eh... con el taxi... poca urbanidad de los choferes.

E: En el metro?

H: En el metro... eh... buen sistema de transporte público.

E: Del metrobús?

H: Buen sistema de transporte público.  
E: En cuanto al autobús, los microbuses?  
H: Plaga urbana.  
E: Eh... andar a pie... caminar...?  
H: De lo más saludable.  
E: La bicicleta?  
H: Muy eficiente.  
E: El tren suburbano?  
H: Mal planeado.  
E: Ok... algún otro que... no?  
H: No.  
E: Por ejemplo, de esta lista de transportes públicos ha usado, por lo menos una vez.  
H: Este... todos menos el tren suburbano.  
E: Todos, menos el tren suburbano? Y qué usos le ha dado a cada uno, en qué momento los ha usado, o bajo qué circunstancias los ha usado?  
H: Bueno, el auto para cualquier tipo de motivos... taxi... eventualmente, metro... para ir a trabajar, metrobús para recorrer alguno de los tramos de un trayecto para trabajo... microbús por necesidad... también para motivos de trabajo. Caminar para cualquier tipo de motivo... bicicleta para entretenimiento.  
E: Y cuando los ha usado... regularmente va sólo o acompañado?  
H: De los dos.  
E: De los dos?  
H: Bueno, en automóvil particular, generalmente acompañado. Y de los demás... bueno, caminar también bicicleta, frecuentemente acompañado. Metro, metrobús generalmente solo.  
E: Ok. El taxi, como bajo qué circunstancias lo usa?  
H: Eh... cuando no tengo mi auto disponible.  
E: Y qué tipo de taxis usa? El que va pasando en la calle...  
H: De sitio.  
E: Eh... por qué es que prefiere usar más el automóvil con respecto a cualquier otro medio de transporte, cuál es el factor que usted ve... cuáles son las ventajas que tiene con respecto a los demás?  
H: Porque puedo escoger una ruta, hago menos tiempo total de transporte que con cualquier otro.  
E: Entonces básicamente la ventaja por sobre todos los medios es el tiempo?  
H: El tiempo y la comodidad.  
E: Eh... para hacer sus desplazamientos, por ejemplo, cuando va hacia Sana Fe, cómo es que decide eh... el momento, el día y la hora en que debe salir? Es de acuerdo a algo ya establecido o usted tiene esa libertad de decidir en qué momento va hacia Santa Fe?  
H: Bueno, para llevar a los niños a la escuela, es un horario establecido, pero eh... pero sí trato siempre de escoger eh... las horas de salida en función del tránsito vehicular para hacer el menor tiempo posible.  
E: Ok. Entonces si hace un tipo de estrategia para desplazarse y...  
H: Por supuesto. De horas y de rutas. Eh... sí, siempre... antes de que existieran los apps de tráfico... pues por observación, ya sabía yo en qué horas, que rutas estaba mejor o peor el tránsito, entonces evitaba esas rutas. Ahora con las apps de tránsito... pues los utilizo todos los días para elegir la ruta y el tiempo de salida.  
E: Sí, y buscar alternativas no?  
H: Exactamente.  
E: Por lo regular, suele ser puntual?

H: Bueno, dime... a qué llegué hoy?

E: Sí, muy puntual.

H: De hecho es un defecto que tengo... en este país porque... me hace hacer muchos corajes. Generalmente, la gente no es puntual y yo sí. Y como... bueno... siempre voy prevenido pero este... con una lectura... mi computadora portátil, para no perder el tiempo si la persona con la que me cité no llega a tiempo, pero yo siempre llego a tiempo... salvo alguna eventualidad.

E: Y este... por ejemplo, cuando es ciertas eventualidades por qué ha sido... cuáles han sido los motivos por los que no ha llegado puntual?

H: Generalmente, por problemas de tráfico.

E: Y por ejemplo si usted ya hizo...

H: O manifestaciones o que es una consecuencia de.

E: Ah, ok. Ya.

H: Bloqueos, manifestaciones. Generalmente el tráfico inesperado aparecería y todo se complica.

E: O sea... generalmente su estrategia si va a llegar a un lugar que no conoce es de irse con tiempo de anticipación, de prever ese...

H: Con mucha anticipación.

E: Para evitar alguna eventualidad... que...

H: Sí, con mucha anticipación... y prevenido para trabajar si llegan tarde.

E: Y cómo... cómo s que ahora... bueno, que va a algún lugar que no conoce, cómo s que decide su ruta? A partir de qué elementos decide su ruta?

H: Pues eh... de nuevo, la ruta que me... represente el tiempo menor de trayectoria, entonces veo el mapa y si es posible una app de tráfico para determinar el tiempo.

E: Y con respecto, por ejemplo... al uso de la bicicleta... cuál es su opinión sobre que se use la bicicleta como medio de transporte?

H: Pues me parece buena idea, extraordinaria.

E: Usted la ha usado tal como medio de transporte?

H: No, porque no existen las condiciones...

E: En cuanto a los recorridos que hace caminado... no sé, durante... dentro de su colonia o en los trayectos que llega a hacer cuando va al Centro Histórico... este... qué es lo que le parece caminar? Le parece agradable, desagradable...

H: Muy agradable, es lo que más me gusta.

E: Caminar?

H: Sí.

E: Qué aspectos cree que favorece caminar?

H: Un buen diseño urbano, que no existe. Buen diseño... que quiere decir que... eh... las banquetas estén bien diseñadas y... un factor que se debería de cambiar, por ejemplo es la restricción de usos de suelo, las fachadas... para que sean fachadas activas no? Que las bardas, las rejas crean un ambiente hostil para la persona que camina, entonces... cosas como esas. Atención en los cruces, señalización de tráfico, pero en fin... es de lo más agradable.

E: Pero por ejemplo, cuando está en Santa Fe, usted se desplaza únicamente en automóvil o también caminando?

H: En auto.

E: Aunque se mueva dentro de Santa Fe?

H: Sí. Nada más... porque lamentablemente, el diseño urbano de Santa Fe eh... está hecho únicamente para desplazarse en automóvil, es un diseño abiertamente hostil para el peatón. Hostil e inseguro para el peatón.

E: Entonces sólo usa el automóvil.

H: Así es.

E: El tiempo que usted invierte, digamos en sus trayectos... lo considera... en promedio... de acuerdo a lo que hace cotidianamente, le parece el tiempo correcto, corto, mucho...?Cuál es su percepción con respecto al tiempo que usa en sus trayectos?

H: Me parece que dentro de los límites de lo aceptable. Ojalá fuera bastante menor, pero... todavía está dentro de los límites aceptables.

E: En promedio, más o menos cuánto tiempo hace en sus desplazamientos cotidianos.

H: Media hora más o menos.

E: Aunque vaya a Santa Fe son de media hora?

H: Sí.

E: Y durante su trayecto hace algo? No sé, escuchar música... o si va acompañado platicar con alguien, o qué es lo que hace durante el trayecto?

H: Cuando voy solo... bueno, en las mañanas siempre pongo una estación de radio y en cualquier otra hora del día, no pongo la radio, generalmente voy pensando en mis cosas de trabajo y bueno, los trayectos acompañado con familia, por supuesto que vamos platicando.

E: Y cómo es que convive con el tráfico? O sea... cuál es su percepción, cuál es su sentir cuando, por ejemplo hay mucho tránsito...

H: Es desgastante pero trato de no... de no... este... perder la paciencia, entonces, trato de evitar eh... estas sensaciones de frustración, no? De impotencia, de no poder avanzar para pensar en cosas más productivas. Uno, no siempre lo logra, pero siempre trato de abstraerme un poco.

E: A usted le gusta manejar?

H: Sí.

E: Y por qué le gusta manejar?

H: Porque es... una actividad... sin tráfico... siempre me ha resultado agradable.

E: Cómo diría usted que maneja? Si es precavido, le gusta ir muy rápido...

H: Soy muy precavido, y muy respetuoso del reglamento de tránsito.

E: Si es de... respeto el semáforo... el paso peatonal...

H: Absolutamente.

E: Qué sensaciones tiene al manejar?

H: Sensaciones... cuando no hay tráfico... una cierta libertad. Pero cuando hay mucho tráfico... es frustrante.

E: Está satisfecho con su medio de transporte, el auto?

H: Sí.

E: Como medio para desplazarse?

H: En esta ciudad sí, por las condiciones de la ciudad.

E: Ahora...este... me gustaría me hicieran un poco... de un estimado de los gastos que hace en promedio calculados de su uso en el automóvil y de algunos que quizá tenga en el transporte público. Entonces, por ejemplo... en el de la gasolina, no sé, más o menos cómo lo tenga calculado... semanal...

H: Este... si es más fácil semanal. Son como... \$600.00.

E: De tenencia...

H: Bueno... ya ves que con esto de la exención... pero era como de unos \$5,000.00. No me acuerdo bien... pero...

E: En promedio...

H: Sí, como \$5,000.00, alrededor anuales.

E: En cuanto a verificación vehicular?

H: Este... creo que cuesta como \$500.00-600.00

E: Es anual? Es por semestre no?

H: No, es por semestre.

E: Pero digamos sería anual como \$1,000.00-1,200.00. En cuanto a revisión del coche...

H: Mantenimiento...

E: Ajá...mantenimiento... o reparaciones a lo mejor en promedio que pueda tener...

H: En promedio... anual... unos \$6,000.00.

E: Aquí ya incluye algún tipo de reparación?

H: Sí, revisión... y cambio de piezas.

E: Ok, en cuanto a estacionamientos... o pensión, parquímetros que llegara a pagar.

H: Pensión no, estacionamiento... y parquímetros... es que esto... estás incluyendo sólo la semana laborable o incluye el fin de semana?

E: No, todo digamos... una semana natural.

H: Completa?

E: Ajá.

H: Entonces... podría ser como... \$150.00 semanales.

E: 150 semanales? Y en cuanto al tiempo aproximado de sus desplazamientos invertidos? Quizá sería más fácil en... diario...

H: Por día... son... dos horas, diarias.

E: Diarias?

H: Diarias.

E: En transporte público... lo llega a usar últimamente...

H: Es eventualmente, entonces no pinta...

E: O sea, ni siquiera está muy considerado no? Si no lo usa...

H: No... es eventualmente.

E: En cuanto a los... a esto que son los costos aproximados que tiene anuales, diarios... si le dijera que sus costos bajarían si usara el transporte público o a través de algún otro medio de transporte que tuviera disponible dejaría de usar su automóvil?

H: Mira, lamentablemente no, porque es mi especialidad... entonces, es una ilusión. Entonces, nadie me va a venir a enseñar a mí lo que he estudiado desde hace 20 años. Y esa es una ilusión, eso no sucede en la vida real, porque además el costo que prevalece hay que tomar en cuenta... no es el costo del transporte nada más, sino el costo total del tiempo... y este... el costo total del tiempo, el costo total, perdón... incluye... el costo del tiempo. Y en esta ciudad o en México es muy difícil que la persona promedio tenga eh... pueda tener acceso a las condiciones que le permita hacer lo que tú me cuentas porque nunca ha sido planeado de esa manera... nunca. Como los procesos del desarrollo urbano y del transporte han sido siempre como procesos independientes... entonces, eh... hay un problema estructural donde los orígenes y los destinos no se corresponden como una red de planeación de transporte, sino se van dando de una manera fortuita sin una planeación, en la que hayan participado los dos sectores de manera consciente... por eso, eso no se da. Y menos en una ciudad tan grande como esta. Quizá en una ciudad más pequeña... podría ser más sencillo, cumplir estas condiciones, pero con esta extensión es una utopía.

E: Y con relación al tráfico que hay actualmente... usted eh... siente que ha empeorado la situación?

H: Por supuesto. Dramáticamente.

E: Y qué es lo que... digamos, le permite afirmar esto?

H: Qué me permite? La observación directa... y pues... porque es una consecuencia natural del funcionamiento de la ciudad de las condiciones en que se encuentra actualmente la ciudad. No es posible esperar otra cosa, mientras no se hagan cambios estructurales.

E: En cuanto a los modos de... de transporte alternativos, qué es lo que sucede cuando no tiene su auto disponible? Por ejemplo que esté en reparación o...

H: Pues tomaría un taxi... eh... para llegar a mi destino.

E: Y sería bajo la misma estrategia que toma cuando usa su automóvil?

- H: Exactamente. Es algo que este... a menos que sea un viaje que pueda hacer caminando no? Este... digamos que... mi... cómo decirte... mi límite para irme caminando a una cita sin ningún problema, podría estar por ahí de 30 minutos. Si es más, tendría que organizar el día... ver el tiempo, etc...
- E: Ok. Eh... bueno, decía que no cambiaría su automóvil, ya me dio las razones... qué cambios considera que debería haber para que utilizara el transporte público?
- H: Este... tendría eh... tendrían que hacer los cambios necesarios para conectar los diferentes medios de transporte, en primer lugar... y para que.... Las estaciones de cambio modal estuvieran lo suficientemente bien planeadas como para que el cambio modal sea ágil, rápido y seguro... cosa que esta difícil que suceda. Pero... eso tendría que suceder, y sí lo haría eh... pero como sé que eso es poco probable, no me hago muchas ilusiones.
- E: Si tuviera la oportunidad de mudarse de vivienda para mejorar justamente sus desplazamientos, a dónde se iría?
- H: Pues este... cerca de la escuela de mis hijos.
- E: Hacia la zona de Santa Fe o... zonas aledañas?
- H: Eso digamos que... que es una respuesta teórica, no me mudaría a Santa Fe por supuesto. Es espantoso, pero teóricamente hablando, como que ese sería el factor más importante para mudarse.
- E: Por los desplazamientos que... porque incluso ahí está digamos... un punto de... de trabajo para usted no?
- H: Sí, pero incluso yo estaría trabajando en mi casa. Es lo que tengo que predicar con el ejemplo, es lo que yo enseño... este... entonces, eso es lo que haría teóricamente.
- E: Eh... qué elementos podrían mejorar su movilidad? Ya sea eh... aspectos personales, estructurales de la ciudad...
- H: No, no entiendo la pregunta...
- E: Sí, o sea, que hubiera menos tráfico... que este... pues no sé, que hubiera un transporte público más rápido... que su... no sé... que la Universidad estuviera más cerca de su casa... que la escuela de sus hijos estuviera más cercana a su vivienda... qué aspectos considera que mejorarían sus desplazamientos.
- H: Es que... es una pregunta que... se puede responder de muchas maneras y es... no sé qué tan objetivo sería pero... es... aprovecho para comentarte que... por mi profesión, considera que se ha dado una moda en eh... en considerar a la movilidad como el aspecto más importante a mejorar una ciudad como ésta. Entonces todo mundo habla de movilidad y la literatura internacional está llena de movilidad, mobility... pero, creo que hay un concepto mucho más importante al de movilidad, que es el de accesibilidad y la movilidad debería ser un aspecto subsidiario de la accesibilidad. De hecho, la mejor accesibilidad es la no movilidad. Entonces es más importante crear las condiciones para que las personas puedan realizar sus actividades, que tengan un acceso a realizar sus actividades... este... eliminando algunos trayectos o reduciéndolos lo suficiente como para que no sea necesario utilizar el transporte motorizado no? Hay que darle esa posibilidad de acceso a las personas y... una vez que reúnes esas condiciones... entonces sí viene... pero ya en segundo término, el tema de la movilidad. Porque entonces ya te permite... decir cómo movemos a estas personas acá de la mejor manera posible... entonces, sí el tema es movilidad pero no al revés. Lo que pasa es que con esta moda de la movilidad, todo mundo habla de movilidad y por eso todos quieren extender las líneas del metro... y construir más metrobuses. El problema con eso... es que están legitimando el status quo de la ciudad, y dicen... es está la ciudad que tenemos... y aquí nos tocó vivir no? Entonces, aquí hay tantas personas que viven está zona y tienen que desplazarse 30-40 km para trabajar en esta otra porque no hay trabajos cerca de sus hogares...

entonces, el afán de las ONG's dedicadas al transporte sustentable... los gobiernos... es decir, dicen cómo le hacemos para mover a estas personas de aquí a su trabajo... ah pues con un BRT, con un metrobús... vean el Transmilenio... más metro... entonces, es un enfoque que está totalmente equivocado. Primero tendría que verse si está bien que estas personas tengan que recorrer diario 30-40 km para ir al trabajo? Yo creo que no. Entonces, cómo le hacemos... para que al menos una parte de esas personas, no tengan que hacer ese trayecto. Pues... ese es un problema urbano, no es un problema de transporte. Lo que necesitas... es repensar la estructura urbana, modificar los criterios de planeación del desarrollo urbano para que le ofrezcan algunos trabajos y algunas escuelas más cercanas de su casa... por lo menos a una parte de esa población, y ya que hayas cambiado esa parte estructural... entonces sí, si sigues con la necesidad de mover a "x" número de gente... entonces, dices bueno... ahora sí no hay manera de reducir el número de personas que tienen que hacer ese trayecto, cómo le hacemos para que puedan hacerlo... que al final, es la finalidad de la movilidad. Entonces... yo cuando les digo esto a las personas que se dedican a esto, simplemente, no me vuelven a hablar... ITDP... nada más andan con la onda de la movilidad... de la movilidad...

E: Sí, por sí sola...

H: No están enfocando el problema... desde el fondo. Entonces, cómo podría mejorar la movilidad, con un metrobús... este... con más ciclistas... pero... el problema no es ese, el problema es tratar recorrer 30 km todos los días... por qué destinar dos horas diarias en la mañana y dos horas y media de regreso en la tarde-noche... con todas las implicaciones que tiene, pérdida de tiempo, pérdida de productividad laboral... la competitividad urbana... perdón porque ya no te contesté la pregunta... o te dije de más... pero es que... digo... son mis temas. Entonces... pues... lo tengo que decir.

E: Ahora... en cuanto a los parquímetros... cuál es su opinión?

H: Muy buena, muy buena. Eso se debió de haber hecho desde siempre. Lo que pasa es que están haciéndolo... así como de prueba y error... no hay una planeación adecuada y... este... para que funcionen correctamente los parquímetros... yo creo que tienen que hacerse dos cosas: uno... sí colocarse de manera generalizada, por toda la ciudad... en primer lugar, y en segundo lugar... este... deben de... deben de tener un esquema flexible de tarifas. Eh... para que... uno, las tarifas sean diferenciadas, este.. y dos, para que las tarifas se puedan cambiar en algún momento del tiempo, que son dos cosas distintas. Que estén diferenciadas... quiere decir que estén espacialmente influenciadas, de manera que puedas calcular la oferta y la demanda de los espacios de estacionamiento y que vayan cambiando en el tiempo, me refiero a que... este... si la tarifa de \$8.00 no está funcionando en algún lugar por alguna razón... entonces bajarla o subirla dependiendo de eso.

E: Entonces usted estaría de acuerdo en que pusieran parquímetros en su colonia?

H: Por supuesto que sí. De hecho yo promoví eso y ya están.

E: En cuanto a... los "viene-viene", este... cuál es su opinión y... cuál es su opinión en cuanto a esta pretensión de querer regular su actividad?

H: Yo creo que es una tontería y... es una falta de creatividad muy grande tanto.. de los diferentes órdenes de gobierno como de la iniciativa privada para canalizar esas personas a trabajos verdaderamente productivos. Eso no es un trabajo productivo. Es una... ha faltado mucha creatividad para... canalizarlos a un trabajo productivo. Si son personas que realmente quieren trabajar, deberían tener la oportunidad de trabajar.

E: Está de acuerdo con las autopistas de peaje?

H: Eh... sí. Siempre y cuando se ofrezca una mayor oferta de transporte público.

E: Entonces estaría de acuerdo en que la autopista hubiera un carril confinado para transporte público?

H: Así es. Lo cual no quiere decir que estoy de acuerdo con las autopistas urbanas. Porque las autopistas urbanas es una de las peores cosas que se pueden hacer... y una de las mejores para destruir la ciudad.

E: Ha usado alguno de los tramos que... de la Supervía que ya están abiertos?

H: No... ninguno. Y una vez tuve una urgencia y no supe dónde comprar la tarjeta y me quedé abajo.

E: Este... usted considera que este tipo de obras, mejoran la movilidad en Santa Fe?

H: En el muy corto plazo.

E: Eh... como inmediatez?

H: En el corto plazo nada más.

E: En cuanto al uso de la bicicleta me decía que no es viable usar la bicicleta, pero hay quien está promoviendo el uso de la bicicleta para Santa Fe. Cuál sería su opinión al respecto?

H: Que eh... tendría que ser un plan para modificar a fondo el diseño urbano de Santa Fe, lo cual tendría que incluir eh... una infraestructura de ciclistas que pueda competir en las mismas condiciones de seguridad vial que la infraestructura que ya existe para los automóviles, porque si no... no es viable.

E: Si existieran, digamos... estas condiciones... usted usaría la bicicleta...

H: Por supuesto. Yo soy un usuario potencial de la bicicleta, pero... a mi lo que me inhibe es la seguridad vial de las ciclistas. Eh... esos bolardos que ponen, no sirven para nada. O sea... los microbuses se los saltan, matan a la gente... entonces, por supuesto que ni yo, ni mis hijos, ni mi esposa ni mis hijos no vamos nunca a usar esas ciclistas, con todos esos orangutanes que manejan los microbuses. Estamos... a favor de la medida, nos encanta... pero no lo vamos a usar en México mientras no existan las mismas condiciones viales que favorezcan el uso de la bicicleta. La única forma de lograrlo es que la infraestructura de las bicicletas pueda competir con la del automóvil. Y competir.. significa que tenga las mismas condiciones de seguridad, no quitarle... no sacarle un poquito de espacio este.. a la vialidad y a la banqueta para poner en medio una ciclista con unas rayitas verdes... no. Porque eso no tiene nada que ver. Sí eso... vaya...no invita... a usar la ciclista. Eso es lo que a mucha gente la mueve...

E: Y por ejemplo, me decía que estuvo un tiempo en el extranjero, cómo vivía sus desplazamientos en el extranjero en comparación...

H: Puro... puro transporte público.

E: Ahí si no usaba el automóvil?

H: Cero. Sí tenía.

E: Sí tenía disponible un automóvil y no lo usaba?

H: Sí. Pero era nada más de paseo, de fin de semana... en la carretera. En la ciudad cero, camión y metro y caminar... mucho caminar. Bueno, porque era una ciudad donde podía hacerlo. Obviamente no fue Estados Unidos, fue en Europa... entonces...

E: Bueno, pues esto es todo. Gracias.

**Entrevista individual a:** Eduardo, diseñador gráfico de una empresa dedicada a la implementación y desarrollo de ERP en base a software, ubicada en Santa Fe.

**Edad:** 26 años

**Estado civil:** soltero

**Lugar de Residencia:** Col. Escandón, Del. Miguel Hidalgo

**Fecha de entrevista:** Sábado 2 de Marzo de 2013.

**Duración de la entrevista:** 85:32 minutos.

E: Mira... primero va a ser como... algunos aspectos de tu movilidad, de tus desplazamientos a lo largo de tu vida. Entonces... por ejemplo tu edad.

H: 26.

E: ¿Estado civil?

H: Soltero.

E: ¿Ocupación?

H: Diseñador... diseñador gráfico.

E: Y el cargo que desempeñas...

H: Igual, diseñador...

E: Aquí la colonia y la delegación...

H: Colonia Escandón y Delegación Miguel Hidalgo.

E: ¿Y de los lugares en que has vivido?

H: Aquí nada más en... bueno... en... hubo un tiempo en que... vivimos en Coacalco. Pero yo no me movía, eso importa o no?

E: Sí si si. Desde el inicio que te mudaste a otro lugar, el periodo de tiempo...

H: Sí, yo creo que fueron... como... unos 3 años.

E: ¿Te acuerdas más o menos de qué año a qué año?

H: Yo creo que... de... a ver, espérame. Yo creo que de primero de primaria a... antes de la primaria a segundo de primaria.

E: Pero digamos que antes... desde que naciste viviste aquí y después ¿te mudaste allá?

H: Ajá, haz de cuenta... nací... 86... sería 87, 88, 89, 90... y yo creo que ahí... pon tú... me cambié, nos cambiamos allá. 91, 92, 93. Y después en el 94 nos cambiamos para acá, más o menos... no fue exactamente...

E: Aproximado... entonces... digamos que del 86 al 90 ¿estabas aquí? Entonces es igual la ¿colonia Escandón? Y... ¿había auto?

H: Sí.

E: ¿En qué periodo de tiempo... todo el tiempo que estuvieron aquí...?

H: Sí.

E: ¿En todos estos primeros años?

H: Sí.

E: Y ¿tenían disponibilidad de un lugar de estacionamiento?

H: Ah... no.

E: ¿Dónde lo estacionaban?

H: Pues... ahora sí que donde había lugar.

E: ¿En la calle?

H: Sí, en la calle. Aquí mismo en la calle.

E: Entonces... después dices que del 90... más o menos al ¿94?

H: Pon tú que si cuentas los 3 años sería 92, porque es durante todo el 90... todo el 91 y todo el 92.

E: Ok. Entonces en el 92 te fuiste a... ¿Coacalco?

H: A Coacalco, sí.

E: Coacalco... ¿es Estado de México no?

H: Sí, es Ecatepec.  
E: ¿Ahí tenían auto?  
H: Ajá. También.  
E: ¿Igual durante todo el periodo?  
H: Igual, sí. Igual auto.  
E: ¿Igual tenían lugar disponible o...?  
H: Allá sí teníamos. Ahí sí teníamos lugar.  
E: ¿Era en tu casa donde había lugar?  
H: Ajá.  
E: Y después, entonces, fue que regresaron...  
H: Ya regresamos y fue a lo mismo hasta ahorita. Que sería del 92... contarías del 93 no?  
E: Contaría del 93 a... actual.  
H: Pero... ahí... yo creo que, por ejemplo, en la universidad, sí pues ya obviamente no me movía en coche. ¿Ahí implica cambio o no?  
E: Ah, esas ahorita las vamos a... acá durante la escuela...  
H: O sea... si ha existido, si ha estado el coche pero yo ya no me transportaba...  
E: Pero en tu familia... en tu hogar, digamos...  
H: Sí, si hay esa disposición.  
E: Entonces ahorita siempre han tenido auto durante todo el tiempo...  
H: Sí.  
E: Entonces del lugar de estacionamiento... de esta fecha...  
H: Ahorita sí.  
E: ¿En dónde lo...?  
H: Igual aquí. En la calle pues... pero ya...  
E: Es como un lugar...  
H: Pues es que lo apartamos, tal cual eh... todos los vecinos lo apartamos.  
E: Y ahora sí... durante las escuelas en las que has ido durante toda tu vida, desde el primerito  
H: Desde el primerito...pues estuve en el Montessori cuando fue la Preprimaria. ¿La dirección y todo?  
E: Sólo la colonia y la delegación.  
H: La colonia es igual aquí Escandón y la delegación es Miguel Hidalgo.  
E: ¿Yes privada?  
H: Sí.  
E: ¿Ahí en qué año fue más o menos?  
H: Cuando entras... por decir, de la primaria me acuerdo que salí en el 98, o sea iba en sexto... entonces era el 92 cuando entré a la primaria. Entonces debe ser en el 89.  
E: ¿Cuántos años hiciste?  
H: Pues de la prepi (sic) 3 años tal cual.  
E: del 89 al 92.  
H: Sí, porque en el mismo año entras no?  
E: Ahí, ¿cómo era que llegabas a la escuela?  
H: Andando porque estaba cerca.  
E: ¿Te llevaban?  
H: Sí.  
E: ¿Te gustaba irte caminando?  
H: Sí.  
E: Entonces después en la primaria...  
H: Y ya en la primaria fui al Benjamín Franklin. Que está en la calle Benjamín Franklin que ya es Condesa no? Hipódromo Condesa.  
E: ¿Pero sigue siendo la misma delegación no?

H: No, creo que ya es Cuauhtémoc. Es que aquí están dos delegaciones, la Cuauhtémoc y la Benito Juárez.

E: ¿Igual era privada?

H: Sí, era privada.

E: Entonces ahí es del 92 al 98.

H: Sí.

E: ¿De ahí cómo te ibas?

H: Y de ahí... era en coche por la entrada temprano, para no llegar tarde... que aún así siempre llegaba tarde... pero bueno. Pero sí era... lo que pasa es que ya mi mamá de ahí se iba a trabajar, entonces era como de pasada.

E: O sea... te ibas en auto...

H: Nos íbamos en auto en la mañana y de regreso igual, porque ella salía de su trabajo y pasaba por mí a la hora que salía.

E: Y siempre era igual en auto?

H: Sí... ocasionalmente... si había algún problema, nos regresábamos caminando, o iba mi abuelito... pero era ocasional. Y después en la secundaria... fue en el IPAE se llama, y ese es en la Col. Roma. Y ahí... igual... lo mismo.

E: Esa es privada?

H: Sí.

E: Esa fue del 98-2001?

H: Sí. Ahí todavía no ponían eso de reprobar... (risas)

E: Y de ahí te ibas en auto?

H: Igual que en la primaria.

E: Ahí no era de que ya te fueras solo en algunas ocasiones, siempre te llevaban e iban por ti?

H: No, ya me regresaba yo, pero en la mañana me llevaban porque era lo mismo. O sea... a mi mamá le quedaba también pasarme a dejar y ya de ahí ella se iba... y ahí entraba a las 7, entonces...

E: De regreso... cómo te regresabas?

H: De regreso... sí tomaba transporte, yo sí me regresaba en transporte, había un pesero y ese que regresa de... Ayuntamiento creo, que pasa en Puebla...

E: y el regreso siempre era en ese pesero?

H: Sí.

E: Y luego en la prepa?

H: Yen la prepa... lo mismito... porque era la UVM y estaba en la calle de Mérida, en la Roma. De ahí en la secundaria, a un par de calles estaba la prepa. Entonces era el mismo proceso, en la mañana era lo mismo y del regreso igual.

E: De ahí fue del 2001-2004?

H: al 2004 sí.

E: Entonces igual que en la mañana te ibas en auto?

H: Igualito, sí.

E: Y ya de regreso... te regresabas en transporte?

H: Sí.

E: Y después?

H: Luego ya en la universidad... esa... es en la UVM igual, pero es en la San Rafael. Ahí... cómo fue? Ahí en la mañana había ocasiones en que... ahí ya cambiaba por los horarios. Digamos que los primeros dos años, bueno la mitad, era el mismo proceso. Con mi mamá nos íbamos en auto pero les dábamos ride a dos personas que vivían aquí cerca y nos íbamos a... porque también estudiaban donde yo... y el regreso sí ya me venía igual en transporte pero después de los dos años siguientes ya me tocaba en

- la tarde, entonces ahí sí ya me iba en el metrobús. Y como que cayó justo en el tiempo en que estaba el metrobús y yo ya estaba allá, entonces me tocó estrenarlo.
- E: Y de regreso ya cuando ibas en la tarde... igual te regresabas...
- H: Ida y vuelta en metrobús.
- E: Y de ahí del periodo de tiempo es...
- H: 2004-2008.
- E: Y ya de ahí ya...
- H: Ya de ahí ya.
- E: De los lugares en los que has trabajado...
- H: Pues de los lugares, cuando yo salí de estudiar... me dediqué a trabajar por mi cuenta, entonces pues era como muy este inestable en que fuera a ver un cliente... inestable así de no tener una rutina no? No existía una rutina, entonces había veces que tenía que ir a los Reyes o había que ir a la Reforma o a la Condesa... ahora sí que... a donde fuera que estuviera el cliente. O los talleres de impresión o...
- E: Y ahí cómo era que te movías?
- H: En transporte... siempre el transporte, salvo cuando iba... porque trabajaba con un socio, entonces cuando trabajaba con él, él vive en Aragón, entonces ahí a veces había momentos en que él venía o yo tenía que ir allá y nos movíamos a lo mejor en el coche de él, pero... lo usual era en transporte porque era más fácil... como teníamos que ir a muchos lados... en el coche este iba a ser más complicado por las horas en el tráfico y por cumplir y llegar a tiempo a todos los lugares, era más fácil cumplir en el transporte, digo.. ahí no había tráfico en insurgentes, ahí el metrobús... lo malo era que no entraras y en el metro pues igual, no te peleas tanto con el tiempo como si vas... andas manejando. Eso fue desde que salí... 2008-2012, casi cuatro años... ahorita donde estoy voy a cumplir un año. Fueron 3 años y cacho no?
- E: Sí serían como 3 y medio, más o menos... Pero entonces digamos que... tú lugar de trabajo era aquí en tu casa?
- H: Ajá, aquí en mi casa... entonces en su mayoría era transporte público. Yo creo que el 70% era transporte público y el otro 30 era con coche.
- E: Y el de ahorita?
- H: Ahorita... es, sí te digo ya hace como 10 meses...
- E: Cómo se llama la empresa?
- H: Intelisis software.
- E: Para llegar ahí, cómo es que te vas?
- H: Para allá... me voy... es que ahorita ya cambió, pero bueno... como me iba... era en transporte... de aquí a Tacubaya, de aquí en la esquina o en la esquina siguiente, hay dos rutas que van hacia Tacubaya y de ahí el camión que sube... hay un chorro. Hay como 4 o 5 rutas que toman Observatorio o Constituyentes, la que... el chofi (sic) se le pegue la gana ese día... que diga... hoy me voy por aquí ca...(sic). Pero todas suben y al final como constituyentes y observatorio van así... Entonces como llegan ahí justo... pues entonces cualquiera de las dos llegan ahí. Hay una UAM, un poli... es este... es de Hacienda... luego el Colegio de Arquitectos, luego es Radiocentro... entonces por ahí es... pero yo creo que de ahí... así en meses... como unos 7 meses, yo creo que es el mismo trayecto. Pero últimamente me he ido con un compañero que pasa en coche, yo no sabía que pasaba por ahí y que vivía cerca, entonces pues ya nos vamos...
- E: O sea... digamos que él pasa por ti en algún punto?
- H: Ajá. Entonces, pues no sé...
- E: El regreso es igual?
- H: El regreso es igual, ahí enfrente... acaban de poner un puente, hace como unos 3 meses, yo creo... porque antes no había forma y tenías que... o te aplastaban y

- cruzarte constituyentes corriendo o bajas quien sabe hasta dónde para cruzar por un puente peatonal... y que sí era una chinga (sic) porque... pues o sea... la banquetita está así y la avenida si está como peligroso. El regreso en la noche caminando ahí, ps (sic) está solo, son puras empresas, no hay luz o cosas así, pero ahora que pusieron el puente... pusieron como una bahía para los camiones, entonces pues si ya llegan los camioncitos y te bajan igual a como se le paga la gana... casi siempre es observatorio y se bajan y llegan hasta Tacubaya.
- E: Entonces digamos que esas son las maneras en que te... has ido? Transporte público, digamos metro...
- H: O sea es que de ahí no se puede... bueno, a mí no me acomodaría el metro. O sea sería como una estación, haz de cuenta.
- E: Entonces por eso llegas en un camión o en un pesero?
- H: Ajá, es que es más fácil, porque haz de cuenta si camino de aquí al metro... me tomaría el mismo tiempo o más en lo que pasa... tengo dos chances (sic) de camiones que pasen, entonces...
- E: Te queda más accesible poder tomarlos... entonces en auto, es relativamente...
- H: Que aunque en dinero no, pero en tiempo sí. Porque en dinero sería... de metro son 3 y acá haría...dos camiones, entonces a lo mejor ese pesito (sic) sería... no sé... 12 a la semana y si lo multiplicas, lo multiplicas... ps (sic) ya.
- E: Y por ejemplo ahorita que te estás llendo en auto, que relativamente es poco el tiempo... te divides como los gastos?
- H: Eso justo iba a platicar con él... porque justo se me hace de... porque me voy y me regreso con él, entonces sí ya... tiene como muy poco tiempo, la verdad... y varios que nos vayamos somos 3: una compañera, yo y él... pero de regreso a veces somos hasta 5 y ps (sic) se acomodan todos ahí en el coche y nos bajamos hasta Tacubaya, nos baja él. Pero... ahorita ya estaba considerando que pues... bueno, no considerando, ya había decidido decirle... que nos dividamos los gastos porque al final... ps(sic) a él le va a convenir y yo... le voy a dar lo que me gasto. Le voy a decir, wey (sic), yo te voy a dar lo que me gasto, ahí está en camiones y la otra compañera también, pues ya va a salir para él muchísimo más barato la gasolina o lo que sea... si se descompone el coche o lo que se gaste, al final es para él.
- E: Y por ejemplo, ahorita... actualmente, tú tienes automóvil?
- H: Sí. Bueno, no es propio... eso importa?
- E: Y qué marca es? Pero digamos es de tu familia... de con quien vives?
- H: Sí.
- E: Qué marca es?
- H: Es un chevy, bueno un Chevrolet.
- E: Y de antigüedad?
- H: Mmm... tiene como dos años, creo.
- E: Circula diario?
- H: Sí.
- E: Algún otro...no sé, motocicletas, bicicletas...?
- H: Mmm... no. Hay bicicletas en la casa pero no las ocupo.
- E: O sea ahí están... pero qué pasó?
- H: No, pues no son más... además están bien pinches (sic) feas.
- E: Por eso no las usas? (risas)
- H: Pues sí...
- E: Cuando te ibas a la escuela, te llevaban y eso? Me decías que cuando ibas en el Montessori, te ibas caminando y ya después te empezaste a ir en el auto con tu mamá. El tiempo que hacías entre... que hacías en cada uno de los desplazamientos,

- considerabas que era como mucho tiempo o poco tiempo? Independientemente si te fueras caminando o si te fueras en auto...
- H: No, yo creo que era poco tiempo, o sea un promedio... lo normal.
- E: ¿Cómo cuánto tiempo hacías?
- H: No, pues a pie de aquí es como... una estación del metro, más o menos. Es como... me quedaba igual irme de aquí de mi casa al metro que de aquí a la escuela, a éstas, a las que estaban aquí. Entonces prácticamente era muy poco... o sea... corres y llegas en dos minutos, pero sin corazón y si... quieres llegar normal, no sé... 10 minutos, de 8 a diez minutos más o menos.
- E: ¿Te gustaba más cuando ibas a la escuela caminando o cuando te llevaban en el carro?
- H: Mmm... pues obviamente la comodidad de aplastarte en el coche nada lo va a superar pero... o sea si ya lo ves ahorita, yo preferiría ya caminar. O sea, sí moverte porque estás tanto tiempo sentado y... todo sedentario en tu lugar... que pues...
- E: O sea tú lo ves como mejor opción...
- H: Sí caminar.
- E: Y por ejemplo cuando te desplazas aquí en la colonia, ¿cómo lo haces?
- H: Igual, caminando.
- E: ¿Caminando siempre?
- H: Sí, evito el coche. Así lo que sea... lo que crea que está a más de media hora... es caminable o transporte. Ya consideraría el coche si es a más de media hora.
- E: O sea ya es como la opción por la lejanía, digamos... ¿usar el coche?
- H: Por el tiempo.
- E: ¿El tiempo?
- H: Sí, el tiempo más allá de la lejanía. Porque por decir si sé que es domingo y voy ir a ver a mi cuate Dany que está en Aragón... a las 10 de la mañana, no pensaba dos veces en irme en coche, sé que voy a llegar en veinte minutos, pero si me dices vete el viernes... a las seis de la tarde a... Aragón... no, o sea... ni en transporte... ni caminando... ni en bici, ni nada... porque igual el transporte es muy pesado si tú te quieres ir a Insurgentes, está muy lleno... no puedes entrar y en metro... también está hasta la madre (sic), entonces no es opción. Es esperarte hasta las 8:30 ó 9 y ya entonces ya más o menos puedes irte...
- E: Entonces es más en función del tiempo que la distancia que vas a recorrer...
- H: Yo, en lo personal considero primero el tiempo antes que la distancia...
- E: ¿Para elegir el automóvil o el transporte público?
- H: Sí.
- E: ¿A qué edad empezaste a manejar?
- H: Mmm... yo creo que cuando entré a la universidad.
- E: ¿Y cómo fue que aprendiste?
- H: Me enseñaron mis papás, mi abuelito, mi mamá.
- E: Y ya cuando empezaste a manejar... digamos solo...
- H: Así como ya bien en forma... yo creo hace como... porque ya sabía manejar, pero de eso a que ya manejara... mm... que ya lo empecé a agarrar el coche, yo creo hace como... no tiene mucho, digo cuando empecé a trabajar, yo creo hace como unos cuatro años, yo creo... sí, o sea es poco, porque muchos ya lo habrían agarrado desde que tienen chance con la licencia no?
- E: ¿Por qué fue que aprendiste a manejar?
- H: Por el trabajo, porque ya había ocasiones en que Dany no podía venir y aunque rechillara (sic) de que no me quería llevar el coche tenía que llevarme cosas del trabajo, entonces los proyectos y así que eran frágiles, o sea no me voy a ir en metrobús con cosas así muy delicadas o la compu no? Entonces decía bueno... voy a

- hacer más tiempo o es más caro por la gasolina pero está la comodidad y la “seguridad” entre comillas de que no le va a pasar nada a lo que llevo.
- E: Y este auto que dices que está disponible aunque no sea tuyo, se decidió comprar en función del precio, de la marca...
- H: Sí, o sea... la primera decisión para el auto es porque sí creemos que sea importante... o sea... mis papás, por ejemplo... mi mamá ya es jubilada, mi papá está toda la vida... ha ocupado el transporte público y trabaja en el centro, o sea... sería muy caótico que utilizara el coche, pero... sí creemos que es algo necesario, entonces basándonos en eso no es que compremos un auto carísimo, más bien es tener disponibilidad con el coche, entonces... más bien por ahí el decidir lo del modelo no? O sea, para qué una camioneta, algo que va a ocupar mucha gasolina... o para qué algo grande si somos 3 personas en casa no? Entonces algo chiquito, no gasta gasolina... que sea fácil de reparar... no sé.
- E: ¿Me podrías describir uno de tus días, un día típico? Desde que te levantas hasta que te acuestas. O sea, las actividades que haces.
- H: Por decir... me levanto y yo creo que a las... el promedio... veinte para las 7, me levanto... desayuno, alisto mis cosas... salgo a ver a mi compañero como a las 7:20, de ahí nos vamos al trabajo...
- E: ¿Dónde es que lo ves?
- H: en Baja California, para salir a Constituyentes, ahí... 7:20. Me levanto 6:40, me alisto y todo... vamos en camino... de 40 a 60 minutos en lo que llegamos... por el tráfico o si se les ocurre hacer paro... el promedio de llegar es entre 8:30 a 9. Este... pues ya empieza... en el trabajo llego a las 9. Entonces este... no sé empiezan mis actividades, prendo el correo, qué pendientes tengo y empezar a deslindar tiempos...
- E: ¿A qué hora sales a comer?
- H: No hay un horario, así que te digan a la 1:30 o a las 3 tienes que salir a comer, lo que sí es que nos dan una hora de comida, la verdad es que son muy flexibles en el trabajo, entonces como hay mucha... Como se trabaja mucho en el área comercial que es de ver mucho a clientes y no están tanto en la oficina, es un tanto móvil el asunto... son muy flexibles, entonces a veces puede ser la hora y media o dos porque hay muchos que comen afuera, que ese es otro tema... porque comer afuera es complicado para llegar a Santa Fe y bajar... o sea, si tú quieres comer... hay dos opciones: si tú quieres comer dentro, hay comedor en la empresa, tú llevas tu comida y yo creo que el 60% come dentro y otro 40, fuera... cambia, no siempre es así, pero un promedio es eso... entonces, si tú quieres comer dentro... hay refri, hay micros, hay un comedor... comen y los que salen, sí se toman como dos horas porque es seguro que si tú comes fuera, sea vayas a Lilas... en Duraznos o a Santa Fe no? Al centro comercial... entonces si escoges alguna de esas opciones seguro vas a hacer dos horas, aunque si vas a Santa Fe es seguro que vas a hacer más... por el regreso. Pero en promedio, todos toman la hora que nos dan de comer, que es el tiempo oficial para comer. Nosotros acostumbramos te decía... yo hago antes de las 12 empiezo mi segundo bloque... entonces a veces bajamos a las 2 o a las 3, entonces... yo creo que a las 4, entre 4 ó 5 ya estamos... comidos y regresando...
- E: ¿Tú comes ahí en la empresa?
- H: Sí, yo creo que... yo creo que el 80% de las veces como en el comedor.
- E: ¿Y cuando decides salir...?
- H: Y cuando decido salir... es por... pues ahora sí que lo que se nos antoje, ahí depende... si es viernes, es como un asunto más relajado y si no hay mucho trabajo... dos horas y media... vamos a Santa Fe, pero si estamos medio apretados pero queríamos salir a comer... pues a lo mejor a Lilas que es como una hora cuarenta no?
- E: ¿Cómo es que se van?

H: Eh... casi siempre es con un compañero que lleva coche. Es lo más fácil, porque si es en transporte, puede ser... pero... somos muy flojos, la verdad somos muy flojitos, nooo y usualmente cuando salimos... pues cuando comemos fuera... no es como digamos... bueno en el círculo del área donde estoy yo, no somos de voy a comer afuera... sino que decimos... el viernes vamos a comer y nos ponemos de acuerdo... ya es como alguien de los 4 ó 5 tiene coche entonces... y bueno ya... regresamos entre las 4 ó 5 y salimos a las 7 y ya... el tercer bloque del trabajo, ya sea... si regresas a algún proyecto o a cerrar algunos pendientes o... si preparas cosas para el día siguiente.

E: ¿Cuál es tú hora oficial de salida?

H: Todos salimos a las 7. Salvo que haya algo extraordinario, sucede... pero ahorita como ya se pusieron muy sangrones (sic) con los horarios... te digo que eran tan flexibles, que como que ya se estaban pasando muchos de la raya (sic), como en otras áreas... en la mía... no tanto, porque como es donde da más dinero... sí pues es marketing, entonces nuestra área está basada en resultados, entonces es de... wey (sic)... ya vendimos, no me vengas a molestar... entonces... si nos la pasan más, pero sí oficialmente es a las 7 y con el compañero con el que me regreso... van varios... y todos salimos entre 7 y 7:15.

E: ¿Algunos aspectos que lleguen a romper con la rutina, tus horarios establecidos?

H: Así como de trabajo nada más o... pues sí de trabajo, nada más... o estaría más expuesto a eso si saliera siempre a comer, por el tráfico o porque chocaron o porque se descompuso o porque... x o y, ahí estaría más expuesto a no regresar a mis horas o cosas así...

E: Ya cuando regresas a tu casa... ¿ya no sales?

H: Ah bueno... llego... bueno, si me quedo de ver con alguien... seguro, estoy seguro en transporte o coche estoy en mi casa a las 8. Puedo estar 7:40, ya muy rayado, 7:50 ya es un promedio, a las 8 ya es... seguro estoy en casa, entonces a esa hora si ya me da tiempo de hacer otras cosas... que las quiera hacer... esa ya es otra cosa... pero por decir, por ejemplo, los martes y los jueves me voy a jugar... practicar basket con un cuate, entonces pues si me da tiempo de ir a echar la cascarita, de cenar tranquilamente... este... llegar y ver la tele un rato... bañarme, porque me baño en las noches, entonces acostumbro bañarme en la noche porque me da más pesadez hacerlo en la mañana... siento que me levanto más temprano, es un juego mental, porque al final, te duermes más temprano pero yo sé que es más fácil que me duerma tarde y me levante tarde... porque ya me bañé no? Yo sé que es mental...

E: Y por ejemplo... si te dan a escoger el irte al trabajo en auto o en transporte público, que tuvieras que usar el auto, no irte con tu compañero... o el transporte público... ¿cuál sería la decisión que tomarías?

H: ¿Qué yo maneje?

E: Sí que digas yo me llevo mi auto o en transporte público...

H: No, en transporte sin duda.

E: ¿Por qué elegirías el transporte?

H: Porque, o sea... puedo hacer cosas mientras voy en el transporte y si voy manejando no. O sea la comodidad... descubrí que hay muchas rutas que suben... y puedo estar sentado siempre. A lo mejor sacrifico un par de minutos porque tengo que hacer cola para esperar el otro, pero son diez minutos, que a lo mejor pueden ser críticos a la hora de llegada pero... yo sí los sacrificaría por irme sentado porque es un trayecto como de 40 minutos... y pues ir parado tanto tiempo, como que si está pesadón (sic), pero... yo me iría por transporte, porque me da tiempo de hacer algo, a lo mejor puedo estar este... leyendo... como 40 minutos sentado, si es como para hacer algo no? Lo que quieras, no sé, hasta dormir no? Pones tus audífonos, tu relojito, te suena y pues ya...

párate y ya más o menos le buscas... y en coche no, en coche se me hace más estrés... estar manejando, es gasolina... es este... el desgaste mismo del auto, estás más expuesto a gastos, la comodidad es relativa... porque a lo mejor si te quitas el saquito... lo pones acá... y pones tu musiquita... pero... yo creo que si le pierdes más a la larga...

E: ¿El tiempo es el mismo que haces si te vas en auto que si te vas en transporte público?

H: Yo creo que sí baja, sí llego antes en coche... pues sí, seguro si haces menos tiempo en coche porque los camiones van como locos pero pues también... tú puedes manejar detrás del camión y pues... llegas igual no? Digo, no es que manejes como loco pero... el tráfico es para todos... o sea... no es como si hacia allá fueras en metro y digas no... o sea.. seguro en metro no hay tráfico, puede que haya problema de que no te puedas subir o de que tengas que mediarle y.. se paró... pero al final es constante, es como errores que pasan, secundarios... de vez en cuando... pero acá si el tráfico es parejo, el transporte público... el único transporte público es camión o pesera y el coche es en la misma ruta y suben... por donde te vayas, no hay forma... aquí es A y B, no hay forma. Helicóptero nada más.

E: Por ejemplo ahí en tu trabajo ¿hay este... los lugares que tengan de estacionamiento...?

H: Sí, depende de la empresa... si les dan su estacionamiento a los que tienen su coche.

E: Y si es... digamos... ¿gratis? O ¿tienen que pagar algo, se les descuenta...?

H: Mmm... me parece que tiene un costo pero es como accesible, muy accesible, según yo, les dan una tarjeta y... pasan, pero te etoy hablando de algo como... este... simbólico, casi casi, pero es por la empresa, porque creo la empresa es la que paga... como eso, el edificio, obviamente está en renta no? Entonces no sé si en todos los pisos, todas las empresas que están en la torre donde estamos... sea así.

E: Y por ejemplo, de ahí de tu empresa ¿hay como la política de... transporte empresarial o algo así? Que vaya por trabajadores o así...

H: No.

E: ¿Cada quién llega como puede?

H: Sí.

E: Cuando llegas a salir, por ejemplo en fin de semana... ¿sales en auto o en transporte público? O ¿cómo eliges usar uno u otro?

H: Según el tiempo. Si es a tal lugar... primero es, obviamente la meta de a dónde vas a llegar... físicamente a dónde llegas y después el segundo factor que tomo es a qué hora es. En base a esos dos... según yo sepa y conocidos pregunte... ya tomo la decisión de si en coche o en transporte. Y el regreso también, porque si es de noche... pues no voy a ir a Neza y me voy a regresar a las 12 de la noche en... cómo porque ni en nada no?

E: O sea también depende de a dónde vayas.

H: Sí.

E: Por ejemplo... en cuestiones de... no sé de asaltos, accidentes... en transporte público y en auto... ¿has tenido?

H: He tenido mucha suerte, y afortunadamente nunca ha pasado nada. Ni asaltos... ni... bueno, una ocasión, sólo una ocasión y no tiene mucho de hecho, ahorita estaba recordando... me robaron mi celular y fue en el metrobús, en Chilpancingo. Pero... fue... me bolsearon, nunca me di cuenta. Pero... salvo esa vez, nada, ni choques...

E: ¿Hiciste algo?

H: Sí, no bueno... fue un rollo, fue un rollo. Nunca me di cuenta, me bajé como dos estaciones después... en Sonora y me di cuenta y pegué el enojo de mi vida, fue así como de no manches (sic), porque nunca me habían robado, creo ha sido la única y primera vez espero que me han robado y ni me di cuenta... y ya fue un rollo porque fui

a... este... levantar un acta... pero no... fue un rollo, tan complicado el proceso que difícilmente voy a volver a hacerlo, o tendría que pensarlo o tendría que ser algo como muy... determinante para que me favorezca porque sino... así como de tu casa o que te roben un coche... si diría pues bueno... si es algo importante, pero por algo así no lo vuelvo a hacer. Porque me tocó la mala fortuna de que en ese tiempo estaban los... como muy al día los auto robos de celular... y me tocó un judicial pesadísimo y juraba que yo... los estaba engañando... y me terminaron extorsionando, al final tuve que dar un dinero, noo, fue un rollo, casi casi fui el culpable, me estaba robando... si no...

E: ¿Y de accidentes?

H: No, de autos no.

E: O en el transporte público que haya chocado donde ibas...

H: No, tampoco.

E: Como peatón...

H: No, nada.

E: En bicicleta...

H: No, nada, te lo juro.

E: Mientras has usado el auto, ¿te han asaltado o algo así?

H: No, tampoco.

E: ¿Te han robado algún auto...?

H: Bueno ahí sí. Aquí mismo, aquí donde vivimos, nos robaron en una ocasión, un auto. Ya tiene un ratotote.

E: Y ahí igual ¿denunciaron?

H: Ahí si no sé qué pasó, estaba muy chavito, la verdad no me acuerdo, pero sí lo robaron, yo creo que si lo fueron a denunciar.

E: Y no sabes si tenían seguro o...

H: No, creo que en esa ocasión no teníamos seguro y creo que más o menos, a partir de eso con el próximo auto que tuvimos ya lo aseguramos.

E: De esa vez que te quitaron el teléfono en el metrobús ¿hiciste después algo como para evitar que te volviera a pasar cuando lo usaras?

H: Este... pues no, porque al final, o sea... lo tenía en la bolsa de enfrente y según yo siempre estoy como alerta... y viendo qué... y según yo en el metrobús no es tan común que te roben... no? Fue así como... me tocó un mal día.

E: En el transporte público... en alguna circunstancia... ¿has sufrido alguna situación de acoso sexual?

H: No, no. Nunca me ha pasado nada. Bueno, que yo me haya dado cuenta no.

E: Por ejemplo, de estas opciones de transporte, ¿los has usado todos o algunos?

H: Todos.

E: ¿En alguna ocasión?

H: Sí.

E: ¿Y en qué circunstancias usas cada uno?

H: Yo creo que el primero que tomaría en cuenta, sería la cercanía del destino al tipo de transporte, esa sería la primera... y la segunda... mmm... yo creo que vería la hora, es que el tiempo... yo no sé por qué pero siempre considero el tiempo, vería el tiempo... vería qué hora es y... diría... no, pues el metrobús va hasta el gorro, entonces tomo el metro, o diría no... mejor tomo taxi, tengo que llegar pronto. Creo que no me decidiría por la ruta o por... este... la comodidad o por otros factores, creo que tomaría el tiempo. Sí el destino, yo creo lo primero sería cual me queda más cerca, o sea... seguro el taxi me va a llevar a cualquier lugar pero no es lo más rápido en tiempo... entonces, el suburbano es el más fácil o caminar... yo creo que dependiendo el destino es... el primer... sí es mi primer filtro.

E: ¿Con qué regularidad usas cada uno de ellos?

H: Yo creo que... el autobús, microbús y el particular y luego el taxi.

E: ¿En qué circunstancias usas el taxi?

H: Cuando tengo prisa y cerca.

E: ¿Prisa y cerca?

H: Sí, o sea tengo prisa y no es tan lejos, taxi.

E: Y por ejemplo si tienes el auto disponible... y ya se te hizo tarde... digamos contando el tiempo, ¿prefieres irte en taxi que usar el auto?

H: Depende el regreso. Si me voy a quedar más tiempo y voy a regresar muy noche, mejor me llevo el auto, si voy a regresar... pues igual... usualmente no uso un taxi de regreso, bueno no... sería un albur... porque... te enfermas en el trabajo... y cómo llegas, pues pides un taxi no? Yo creo que la diferencia entre el taxi y el coche sería el regreso... si me voy a quedar mucho tiempo y no va a ser fácil que regrese a ese punto, pues ocuparía el auto, pero sino, pues entonces en taxi.

E: Regularmente cuando usas alguno de estos... ¿vas solo o acompañado?

H: Mmmm... ¿de cuál?

E: De todos, o sea... regularmente cuando los usas.

H: No, regularmente viajo... o sea, si lo veo en porcentaje de mi semana, pues viajo diez veces solo porque voy a trabajar y regreso, entonces iría en auto y en autobús, entonces...y luego, lo que resta del fin de semana es cuando ocupo el coche.

E: Cuando te vas en transporte a tu trabajo... y que te vas solo, ¿qué es lo que haces mientras llegas? ¿En qué ocupas el tiempo que...?

H: Leer, eh... música o sí, música, leer o a lo mejor jugar en el ipod.

E: ¿Y cómo se te hace... cómo sientes el tiempo que inviertes en...?

H: O dormir.

E: ¿Cómo sientes el tiempo que tardas en tus recorridos? ¿Se te hacen pesados, son agradables...?

H: Mira, no es agradable por el ruidero (sic) y el tráfico... pero, es inevitable, o sea.. sería absurdo que dijera... pesado, difícil, complicado y... chocante porque nuestra ciudad es tan complicada que estoy seguro que pasa en Reforma, en la Condesa... aquí mismo... las escuelas, o sea... sería absurdo que fuera pesado, pero... creo que sí para mí es más este... normal o un trayecto normal, considerable, humano, transportarte 40 minutos, no se me hace tan manchado (sic), como por ejemplo mi jefe que vive en Neza, o sea... imagínate de Neza hasta acá, el wey (sic) si se echa dos horas y media o tres, o sea... eso ya no es vida, está complicado. Ahí si te diría estoy hasta la madre (sic).

E: ¿Cuáles son las ventajas y desventajas que ves de un medio de transporte con respecto a los otros?

H: Las rutas y el precio, yo creo que los factores a considerar son las rutas y... los precios, o sea... si no hay... por ejemplo para Santa Fe no hay metro, por ejemplo yo sería feliz si fuera en metro.

E: ¿Te irías en metro?

H: Yo me iría en metro, porque estoy seguro que el metro... el metro en comparación con los otros transportes, salvo el suburbano, pero pues... es el mismo concepto, no este... no tienes ese problema de tráfico. El metabús puede que corras con suerte o no... Que haya mucha gente como en el metro, pero no sé por qué el metro es más grande, para pronto, entonces sí le cabe más gente, yo sería feliz si hubiera metro allá. Y sí las ventajas y desventajas serían las rutas y los destinos que tienen y el precio, porque al final yo creo que sí nadie pagaría... o bueno un metro... por ejemplo que dijeran sale muy caro hacer un metro hasta allá y el metro costaría diez pesos, yo por ejemplo, si lo pagaba, porque sé que pagas 4 del camión de acá... los otros 4 del de allá, igual no?

E: ¿Tú como determinas el día o la hora en que te mueves, o sea... en función de que, tú dices me tengo que salir a tal hora?

H: Bueno, ahorita... yo creo que el que consideraría... no sé cuál te ayude más... si mi experiencia de antes de irme en coche o ahorita, que es con mi cuate, en el plano que es irnos en el coche... pues como también por no retrasarlos a ellos, porque yo tengo como la responsabilidad también de que si yo me tardo, ellos llegan tarde también y ellos también creo que la sienten igual, entonces yo creo que todos llegamos temprano para quedar bien con los otros, entonces eso se me hace algo bueno, pero es algo como más civil, como de cuates, así de no wey (sic), llegas quien sabe a qué horas... que igual y se van pero pues también... pero pues ahorita, sería algo a considerar. La otra... es que por ejemplo cuando yo me iba, lo que consideraba, era... yo sabía que si me iba a tal hora, este... llegaba en un promedio de diez o quince minutos tarde, pero es ahora sí que es un albur porque no puedes como adivinarle pero... si hubiera algo que determinara... sería tomar en cuenta tu mejor tiempo, tu peor tiempo, tomar la mitad y decir... a pues... lo más rápido que he llegado, lo más tarde que he llegado y hacerlo como a la mitad y en base a eso... tengo que salir en esto, yo creo que sería eso.

E: Regularmente, ¿consideras que eres puntual?

H: Yo creo que no.

E: O sea cuando tienes que llegar a algún lugar... ¿llegas siempre tarde?

H: Sí, yo creo que sí.

E: ¿Por qué?

H: Porque... hay un efecto aquí en los que vivimos centro centro centro... como de... áreas comerciales, no centro geográfico... que... todo creemos que está cerca y sí está cerca, pero somos tan confiados que llegamos tarde. Entonces, si te encajas... llegas media hora, no una hora... tarde, bueno yo no, pero si es de que... si quedas a las 8, ya llegué 8 y cuarto no? O sea... no es puntual no? Que el mexicano... la puntualidad... su concepto lo tiene muy estirado... como con un tiempo de compensación. Por ejemplo, yo te diría ahora, que soy muy puntual porque tengo la presión como de mis compañeros, entonces sí te diría que soy muy puntual en estar ahí con ellos...

E: ¿Pero cuando te ibas solo llegabas tarde?

H: Sí...

E: Ahora con relación a la bicicleta... ¿Consideras que la bicicleta es como apropiada para usarse como un medio de transporte?

H: Sí, seguro sí, pero... habrían muchas cosas que verse antes para que sea como algo... yo creo que ya existe... se está empezando algo... una cultura de la bicicleta como un medio de transporte. Yo creo que muchos tenemos la idea de que era como hobby no? O como un deporte, pero.. creo que hay muchas cosas que están cambiando, cosas que he visto en cuanto a la parte civil, a la cuestión vial... Ya hay ciertas vías para las bicicletas, pero debe existir esa educación vial también para los conductores porque les vale sombrilla los carriles de bicicleta. Por ejemplo el de Reforma, está muy estructurado, pero es Reforma no? Si hay como una conciencia social... y hay mucha gente que lo entiende y... o sea... es obvio que esta la zanja y los topes esos... y es de animales que se meta el coche no? Pero... si existiera algo como eso en varias partes de la ciudad, yo creo que sería algo muy bueno. Seguro es un excelente medio de transporte, no creo que para todo. Por ejemplo, yo no me iría para allá a Santa Fe en bici, no... la cuestión de la subida está muy complicado no? Pero si viviera a tantos kilómetros de aquí, sí, sin problema. Y hay mucha gente que... está muy casada con su estatus de coche caro no? Y pues igual, puedes hacer muchísimo menos tiempo y verte más cosmopolita así como ellos quieren ser con su

- mercedes y... comprarte una bici carísima, si quieres... pero... pues es un tono de más responsabilidad civil, no sé.
- E: Cuando haces un trayecto... ¿hay situaciones que te provocan estrés, desesperación...?
- H: Sí, seguro... vas tarde... y todo te sale mal. No hay agua caliente... bueno, en mi caso... por ejemplo, se acabó la leche y sales tarde y se te hizo tarde y estás pensando en la hora, la hora... o sea... te genera un estrés. El tráfico, el ruido... pues no sé, cosas que nos estresan a todos pero creo que ya estamos anestesiados con eso no?
- E: ¿Cómo es que vives cuando estás en el tráfico? ¿Qué sientes?
- H: O sea... si voy manejando en el coche... ya es anestesiado. Es más fácil que me estrese en el coche, en lo personal el coche me estresa más.
- E: ¿Pero que tú vayas manejando?
- H: Yo manejar.
- E: Si vas de pasajero...
- H: No, pues a toda madre (sic)... le subes al radio y le bajas al vidrio, pero... si vas manejando, si es más complicadito, porque ni estás atento acá... estás como en el alto, como que no puedes hacer nada, o sea... estás manejando, pero realmente no estás manejando porque estás parado, pero si vas de copiloto, pues si te la vas campechaneando (sic), le tomas a tu juguito no?
- E: ¿Te gusta manejar?
- H: No, yo creo que no, yo diría que no me gusta.
- E: ¿Por qué no te gusta?
- H: Por lo mismo, porque se me hace muy... creo que si hay un estrés en el hecho de manejar, o sea... implica estar atento a muchas cosas, implica este... ser muy no sé, es que no puedes ser buen conductor aquí en la Ciudad de México. Buen conductor, me refiero a... dar el paso, y tener tu cultura vial, no se puede, o sea... no se puede... o sea los de los taxis son gandallas (sic), el micro se te mete con todo... la loca de la camioneta... este... el imbécil (sic) que lleva a los chavitos del otro lado en la calle... o sea es complicado como que tú quieras poner de tu parte... y estar así chileando (sic) no? Pues te encabronas (sic), cualquiera que maneje... en un punto... o sea, no quiero decir que manejo como histérico no? Pero... si, yo creo que si es complicado, no encontraría yo como disfrutar mucho manejar, salvo... domingo a las 10 de la mañana... que vas a tal y no hay nada de gente... tranquilamente... a lo mejor así sí, porque no hay gente y pues sí, el hecho de manejar está bien, pero el hecho de la gente... es eso. Yo creo que más bien sería eso, para no confundir sería... la situación de la ciudad es la que estresa más allá del hecho de manejar.
- E: ¿No es manejar en sí sino...?
- H: No es manejar...
- E: ¿Sino la situación en la que estás manejando?
- H: Sí, exacto. Que ese es más bien el hecho, de que... la misma atmósfera, el mismo hecho de estar ahí... inmerso en todo ese rollito, en todos esos errores... de cultura vial y civil, las dos... son las que te ponen... a mí son las que me ponen de ay...
- E: ¿Cómo consideras que manejas?
- H: Pues yo creo que como cualquier chilango (sic)... depende la hora, depende el lugar... no pues yo creo que si tengo una noción de las cosas, no soy un experto pero yo creo que... bien. O sea... salvo no me distraiga... pues sí... o sea... qué te puedo decir... yo creo que manejo bien, pero no me gusta por lo mismo. Entonces prefiero evitarlo.
- E: ¿Es una de tus últimas opciones salir a manejar?
- H: Yo creo que sí.
- E: ¿Sabes los gastos promedios que tienes usando el automóvil contra el transporte?

H: No, pues sí... seguro. Por decir, en transporte te gastas 200 al mes y en el coche... pues tienes meterle en gasolina, obviamente el coche lo usas en fines de semana no? Pero... el coche implica un desgaste físico, entonces... tienes que dividir todos esos gastos en tu año. A lo mejor, el coche te puede rendir... el coche no te puede dar problemas o gastos inmediatos, no, perdón... el coche no puede darte un gasto diario... pero llega un fin de mes o un fin de semana y si te da una atajadota (sic) no? Y no es como el otro no? Que en el transporte son como pellizquitos, pellizquitos, cinco pesos, ocho pesos, diez pesos... yo creo que lo que pagas en el coche es la comodidad, porque sí terminas gastando más en el coche, pero... de alguna manera tienes seguridad entre comillas, y... comodidad, pero sí seguro hay gastos... gasolina, verificación... tenencia, este... lavar el coche, yo creo que es un gasto necesario no? O sea... verificar el aceite, el agua... las propinas del tipito de la gasolina, también es un varo (sic)... o sea... suma esos cinco pesos por todas las veces que lo has hecho en el año y... a ver... dale dos mil pesos ahorita a alguien... no?

E: ¿Sientes que ha empeorado el tráfico en la ciudad?

H: Yo creo que... yo creo que está igual porque... muchas generaciones ahora, obviamente más jóvenes, optan por la bici y en zonas como... los que viven cerca al trabajo, sí he visto ya muchas bicis, por lo menos aquí en la zona sí he visto muchas bicis, entonces creo que muchos de los que usaban coche... migraron a la bici o al transporte... y también muchas otras personas de generaciones más grandes a nosotros compraron más coches o compraron coches, o sea... por ejemplo, antes no era tan fácil comprarte un coche, ahora es más sencillo, bueno... entre comillas más sencillo, pero es más viable que te puedas comprar un coche, entonces creo que es la misma cantidad de coches... y que a lo mejor ha habido una reducción, o sea... salen unos pero entran otros, entonces como que ni bajó, ni subió, a lo mejor está como igual. Y ese normal, para mí se me hace un chingo (sic), pero así que te diga... subió más que el chingo (sic), no creo... yo digo que está igual.

E: ¿Te desplazarias de alguna otra manera... por ejemplo para Santa Fe? ¿Si tuvieras otras alternativas?

H: No, pues la única manera sería si hubiera transporte de la empresa, que muchos hacen eso, como de camioncito escolar, es la única...

E: Pero por ejemplo de los compañeros de donde estás... supongo que muchos vienen de diferentes puntos de la ciudad no?, ¿no es algo como que sea demandado o que lo consideren necesario?

H: Pues es que como en toda empresa... si en el gasto, si en su gasto, no lo consideran o lo ven como gasto, pues les vale sombrilla, buscan a alguien más. Pues sí, o sea... se oye feo... pero pues si no te gusta... vete, y contrato a alguien más. Y aunque... o si no tiene trabajo y está buscando, vive lejísimo, pues al trabajo va a ir, yo creo que al final sería lo mejor, porque ellos tendrían un beneficio en el horario porque no tendrían que estar como atentos a ese check in y a ese check out no? Porque todos llegarían igual y sería más dinámicos el asunto de trabajar porque todos llegarían al mismo tiempo, pero yo creo que les vale gorro.

E: Si tuvieras la oportunidad demudarte a algún punto para mejorar tu movilidad, ¿a dónde te irías?

H: No, jamás... me quedaría aquí, de hecho ya vivo aquí. No, sí no... pues de hecho... ahorita compramos con mi chica compramos un departamento aquí mismo, entonces...

E: ¿Por qué?

H: Por lo mismo... es una zona muy céntrica, en la cuestión de movilidad, justo, es lo más versátil que puede haber... o sea... tienes Insurgentes, tienes el Viaducto... tienes el Circuito, tienes el Periférico... tienes Revolución... Patriotismo... todas las vías grandes y las más concurridas o las venas de la vialidad, todas cruzan aquí y también,

obviamente, se refleja en el transporte público no? O sea... hay un montón de rutas, hay como focos, está Tacubaya, está Chapultepec, este... hay varias líneas del metro, puedes irte a 3, este... está el metrobús, están los 3 metrobuses aquí, las 3 líneas cruzan, digo no a diez minutos, pero dos de ellas sí están a diez minutos, la otra está a lo mejor a 25 no? Entonces aquí es un lugar privilegiado para... moverte.

E: ¿Qué elementos consideras que podrían mejorar tu movilidad?

H: Que hubiera menos gente... pues suena feo y... e imposible, pero creo que el problema es que somos un montón... y todo está centralizado aquí... si hubiera menos gente, habría menos demanda de todo. O sea... todo, debería haber un equilibrio, es que es absurdo, pedimos como muchas opciones de transporte y así, pero es que no se puede... o sea... dónde quieres meter todo ese desmadre (sic), la única solución es que todo se descentralice, como toda la población, entonces que exista una lista de transportes que... la cantidad de gente que viva, sea la cantidad de transporte para esa gente, o sea... todo está sobrepoblado, no habría otra forma...

E: ¿Cómo consideras que mejoraría la movilidad en Santa Fe?

H: ¡jole (sic)... a lo mejor algún sistema de transporte... no hay más que el camión...

E: O sea... ¿Qué hubiera más opciones?

H: Yo estoy seguro que si hubiera un sistema de transporte como un metro o un... metrobús, no sé, un sistema de transporte... lo ocuparían todos los ejecutivos y todas las personas que trabajan allá y no ocuparían tanto el coche, por eso está tan saturado allá porque está lleno de coches, camiones, camiones, camiones... pero es que es lo mismo... pues es que no hay de otra forma. Si no ocupas el transporte y tienes que ocupar el coche... pues en qué otra cosa te vas a ir, no hay otra manera.

E: Con respecto a los parquímetros, ¿qué opinas?

H: Ah... es que es complicado. Por ejemplo, estoy completamente de acuerdo en que existan los parquímetros en la Condesa, pero no vivo ahí. Si viviera ahí, habría pegado el mismo grito de ellos y decir no, o sea... cómo van a poner parquímetros y dónde chingados (sic) me voy a estacionar no? Es obvio, entonces... yo como alguien que no vive en la Condesa o en la Roma, estaría encantado que metan parquímetros, porque los viene viene son... o sea... son una mafia, esos cabrones (sic), son malos... entonces, se me hace más fácil y mejor, dejarle al parquímetro sus diez pesitos, y sé que en algún momento, digo... se lo van a robar... no? Digo el gobierno, no vería mucho reflejado eso pero... al manchado del viene viene que te cobra 30 ó 40 pesos, o un valet, pero te digo... no vivo ahí. Si viviera ahí, también diría no a los parquímetros, porque pues dónde me voy a estacionar...

E: ¿Tú no estarías de acuerdo en que pusieran parquímetros aquí?

H: Por decir... ajá. Pues no... y que a lo mejor... lo vería como una medida para que la gente ya no comprara coches, que cada vez son más gastos, gastos, gastos...pero no, o sea, si fuera aquí, yo no estaría de acuerdo. Porque entonces, yo no me pondría tan así, si bueno... me dijeran te voy a poner el parquímetro pero el alumbrado, la luz van a estar así... o sea que me hicieran un proyecto de la colonia va a crecer así, si hacen los parquímetros... entonces sí diría ah va... va a haber alumbrado, los cables van a estar bien... van a ver que los árboles no crezcan tan raros... que no estorben a los cables, que vieras realmente que ese dinero... que regresa a tu colonia, porque al final es un lugar donde vives, entonces si diría ah orale (sic), no me molestaría echarle las moneditas porque sería para algo común no? Pero si sé que va a estar igual, hecho la chingada (sic) y así no...

E: ¿Estás de acuerdo con las autopistas urbanas de peaje?

H: Yo creo que sí, ahorita. Porque yo sí sería de la idea de pagar un poco más por tener esa facilidad de llegar a tiempo, o llegar y ahorrarte dolores de cabeza en el tráfico.

E: ¿Estarías de acuerdo que en esas autopistas de peaje hubiera como carriles confinados para el transporte público?

H: Pues igual y sí, pero igual hasta lo haría más radical, pues quita los dos, si hay dos carriles, sería absurdo dejar uno, porque sería lo mismo, le das a unos pero afectas a los otros. Entonces, o todos parejos o todos rabones, o sea si hay dos carriles, entonces que los dos sean del transporte público y todos... van a ir en transporte público, entonces ahí absorbería todo ese dinero, o sea... verían más la inversión en un corto plazo, no sé... se me haría más viable así.

E: ¿Estás de acuerdo con la Supervía?

H: Yo creo que sí.

E: ¿Consideras que mejora la movilidad en Santa Fe?

H: Yo creo que sí, pues yo creo que sí.

E: ¿Has utilizado alguno de los tramos que ya se han inaugurado?

H: Sí.

E: ¿Y te parece que están bien, que mejoran el desplazamiento?

H: Yo creo que sí.

E: ¿Lo has visto en el tiempo, que reduce el tiempo?

H: Ah sí, seguro... si haces menos tiempo.

E: Ahí para el uso de la bicicleta... ¿crees que es como viable que para Santa Fe se pueda promover el uso de la bicicleta?

H: Yo creo que sí, pero tendrías que hacer como una cultura, que les metas realmente en la cabeza a los automóviles... al final con los únicos con los que se pelearían los de las bicicletas, serían con los coches, pensando en la que mencionas ahorita... si haces a lo mejor un carril para las bicis, no es que lo pongan, pero... pensando en un concepto así, yo creo que sí, es solo esa cultura vial de que todos lo respeten y si no se empieza, nunca se va a hacer no?

E: ¿La usarías?

H: Yo la apoyaría, sí yo creo que sí, pero pensando en que yo vivo acá y subir en bici no.

E: ¿Sólo sería para moverte dentro de Santa Fe?

H: Sí, como una ecobici no? En un circuito... sí, yo si la ocuparía.

E: Y por ejemplo, como mencionas cuando estás en tu trabajo cuando salen a comer... que dices que lo hacen en automóvil, si no hay un auto disponible, ¿no sales?, ¿no pensarías en salir a comer?

H: Sí, en los transportes públicos, pero pues igual... sería como todos ponernos de acuerdo e irnos en el transporte público, que se ha hecho pero... se acostumbra ir más como en el coche.

E: ¿Cómo consideras que es ser peatón en Santa Fe?

H: Pues no sé... está peligroso no? Bueno, es que depende qué parte. Pues es que depende, si vas del centro comercial a tu trabajo... pues igual no es como tan fácil, porque no hay muchos cruces, como que no está hecho para peatones, pero a lo mejor si estás como en una zona de muchos edificios, pues igual y sí, pero es porque comparten ese mismo acceso todos para la oficina... más allá de que hayan pensado el hacer como una banqueta para cruzar, o sea... no es Madero no? Que bueno, en la mañana a veces parece pero...

E: ¿Decidirías cambiarte de trabajo sólo por que fuera más fácil el acceso?

H: Sí, es un punto a considerar... no sería como el primero, ni el segundo... pero sí sería algo, para mí... evaluable, si es como... en mis cinco puntos... a lo mejor sí entra, si es un factor importante, no determinante, pero sí importante.

E: ¿Consideras que es problemático trabajar en Santa Fe? ¿Tener que ir hasta Santa Fe a trabajar?

H: Yo creo que sí, si no vives a menos de una hora sí.

E: ¿Sería por la cuestión del acceso a Santa Fe?

H: pues sí, la única parte por la que puedes entrar... o sea, son muy pocas las áreas por las que puedes entrar, si es como muy problemático.

E: Cuando decidiste aceptar ese trabajo, la cuestión de... ¿cómo me voy a ir? Fue como... un factor para decidir si entrabas ahí o no.

H: No. No fue algo que... si hubiera escogido por dos empleos y uno fuera más cerca... bueno, a lo mejor sí, pero como no pasó.... Pues dije que sí. Bueno, a lo mejor, ya viéndolo así... si hubiera dos oportunidades y hubiera visto casi iguales en la cuestión económica... a lo mejor sí consideraba... pero si fueran casi idénticas... obviamente la que está más cerca.

**Entrevista individual a:** Adrián, gerente de ventas de empresa internacional dedicada a la fabricación de computadoras, ubicada en Santa Fe.

**Edad:** 34 años

**Ocupación:** Gerente de Ventas

**Estado civil:** Casado

**Lugar de Residencia:** Col. Noche Buena, Del. Benito Juárez

**Fecha de entrevista:** 8 de Marzo, 2013

**Duración de la entrevista:** 81:12 min.

E: Te voy a explicar, es con respecto a saber las percepciones y prácticas de movilidad, básicamente para trabajadores y que puedan estudiar en esta zona de Santa Fe, y en primer momento se refiere a tus prácticas de movilidad en el pasado y después es toda una sección de momento actual, tus hábitos, algo cotidiano y demás, ok ?  
De primer momento igual podríamos comenzar llenando estos datos que serían tu edad...

H: Si quieres tú me preguntas, para que sea...

E: Tu edad?

H: 34 años.

E: Estado civil?

H: Casado.

E: Tu ocupación o cargo que desempeñas?

H: Soy gerente de ventas.

E: Tu lugar de residencia, sólo colonia y delegación.

H: Es colonia Noche Buena, delegación Benito Juárez.

E: Ok, y con respecto a las viviendas que has tenido desde que naciste, ¿en dónde has vivido? ¿el periodo en el que has estado ahí? No sé si recuerdes la colonia, la delegación...

H: Ok. Te lo digo de edad a edad, algo así...

E: Sí, si más o menos te acuerdas, sí...

H: Hasta los 3 años, o sea de nacido a 3 años viví en Veracruz, Coatzacoalcos Veracruz.

E: ok, más o menos el año, te acuerdas...

H: Este... 78, 79, 80

E: Y ahí cuando estuviste viviendo en Coatzacoalcos había automóvil disponible en tu familia?

H: Sí.

E: Durante todo el periodo en que estuviste en Coatzacoalcos?

H: Sí,

E: Y... tenían lugar de estacionamiento disponible en si vivienda?

H: Si

E: y después?

H: Este... bueno... desde los 3 años hasta los 15, en México, aquí en México D.F.

E: Entonces sería desde el 81 más o menos...

H: Sí... del 81 al... 94 más o menos, si 94, 95 ponle...

E: Y la colonia y delegación?

H: Fue aquí en México... automóvil, sí y lugar de estacionamiento, sí.

E: El auto fue durante todo el periodo? Siempre ha habido?

H: Sí.

E: Y después?

H: y después del 95 al 99 otra vez Veracruz.

E: En Coatzacoalcos igual?

H: Sí, y si auto y si lugar. Y después del 2000 al...2005, no perdón, es Veracruz, no del 2000 al 2001 en Saltillo Coahuila y sí auto y sí lugar.

E: Ok.

H: Y... después luego del 2002 al 2006 otra vez Veracruz, igual Coatzacoalcos.

E: Ok. Igual disponibilidad de automóvil y...

H: Sí. Y del 2006 a la fecha, ósea 2012 igual aquí en México en la colonia Noche buena y Si auto y si lugar.

E: Ok, ahora pasaríamos a las escuelas en las que has estado, igual el nivel, el periodo y la ubicación, colonia y delegación.

H: A partir de primaria?

E: Sí, si quieres.

H: Ok, primaria fue... que necesitas?

E: El periodo, los años más o menos, de que año a que año fue?

H: ¡jole ahí si no me voy a acordar...la primaria fue como del 85 al 91 primaria, colonia del valle, delegación Benito Juárez

E: Y era pública o privada?

H: Es pública

E: Y ahí como te ibas a la escuela?

H: Caminando, estaba muy cerca.

E: Como en cuánto tiempo llegabas?

H: 10 minutos ó 15.

E: Y te llevaban o te ibas solo?, ¿cómo es que llegabas a la primaria?

H: Me llevaban primero como hasta tercero y de cuarto a sexto ya me iba solo.

E: Pero el regreso igual era caminando? Siempre?.

H: Sí.

E: Y después en la secundaria?

H: Secundaria, esa fue en Veracruz, en Coatzacoalcos Veracruz y fue privada.

E: Ok, y ahí cómo es que te ibas a la escuela?

H: Igual caminando. Estaba muy cerca, como unos 10 minutos.

E: ¿Ahí ya te ibas solo?

H: Sí.

E: Ahí fue entonces como del 91 al 94?

H: Sí, más o menos. Y después... secundaria, prepa... este... unos años estuve en Veracruz y otros en Saltillo. Dos años acá, como del 95 al 96 en Veracruz, igual privada. Y después de ahí, fue... también caminando y todo, era la misma escuela. Y después de un año en Saltillo, Coahuila, igual como del 96-97.

E: ¿Ahí era pública o privada?

H: No, es pública. Era así tipo las prepas de la UNAM, pero allá de la Autónoma de Coahuila. Y este... ahí me podía ir caminando no, porque estaba medio lejosín (sic), me iba en transporte, en camión o a veces me iba en carro. Dependiendo si mi papá no lo usaba...

E: ¿Tú lo manejabas?

H: Sí. Entonces a veces en camión o en auto.

E: ¿En cuánto tiempo llegabas?

H: Igual, como unos 10 minutos, 15. La verdad es que no estaba tan lejos, pero la verdad es que caminando si está... la distancia... caminando si era como de una media hora o más y en carro como en 10 minutos.

E: ¿Notabas mucha diferencia?, ¿Preferías irte en auto o en transporte público o como que te daba igual?

H: Este... no, más bien dependía mucho de si iban a ocupar el coche o no, como teníamos dos carros... uno era de mi papá y el otro de su esposa... cuando ella no lo

iba a usar, yo me lo llevaba y como del horario... como en la prepa a veces entras o sales temprano... entonces dependía mucho, pero casi casi siempre me iba en camión, era muy raro cuando me llevaba el coche... pero pues sí, pero la verdad es que el camión era muy rápido. Como eran de esos de ruta foránea, viene súper rápido, estaba súper bien, la verdad que sí me daba igual no? Y después qué más... la universidad? Fue... en Veracruz. En Coatzacoalcos, y es privada.

E: ¿Ahí cómo era que te ibas?

H: Ahí me iba en camión. No tenía coche.

E: ¿Cuánto tiempo hacías?

H: Igual como unos 10 minutos, quince... ponte veinte más o menos.

E: ¿Esto más o menos en qué año fue?

H: Fue como del 99 al 2005 más o menos.

E: ¿De ahí ya son todos?

H: Después tuve un posgrado en la UNAM y fue aquí en México, fue en un plantel externo en Barranca del Muerto. Ahí me movía en transporte público, regularmente en metro, me subía ahí en San Antonio y me bajaba en Barranca del Muerto, que son como dos estaciones, súper rápido.

E: De tu casa ¿hacías muy poquito tiempo?

H: Sí, como diez minutos, quince a lo más.

E: ¿El periodo de tiempo que estuviste ahí más o menos?

H: Duró un año... fue del 2006.

E: Ahora sí, de los trabajos... ¿cuál fue tu primer trabajo?

H: Ese fue... en Veracruz... Coatzacoalcos, Veracruz... se llama Servicios a la Industria S.A. de C.V. y...

E: ¿Cómo te ibas a tu trabajo?

H: En transporte o en carro, ahí ya me podía mover en carro. Dependía, podía ser transporte o vehículo... variaba mucho.

E: ¿De qué dependía que te fueras en uno u otro?

H: Ahí dependía de que hubiera vehículo disponible porque luego me tenía que ir a las plantas o complejos petroquímicos... a veces me daban carro, a veces no.

E: Entonces el auto era de la empresa...

H: Sí, no era mío.

E: ¿Como en qué años fue?

H: Eso fue como del 2002 al 2005, finales del 2005.

E: ¿Y después?

H: Trabajé aquí en México... se llama la empresa... Apsis MDM S. A. de C. V.

E: ¿Esa en qué colonia estaba?

H: Bueno... fue en la colonia San José Insurgentes y ahí me transportaba en carro. Propio.

E: ¿Siempre te ibas en carro?

H: Sí.

E: ¿La delegación, la recuerdas?

H: Creo que es Benito Juárez o... Álvaro Obregón.

E: ¿Ese en qué años estuviste?

H: Fue un año, del 2006 al 2007.

E: ¿Después dónde estuviste?

H: Después trabajé en Microsoft México, fue en el... tuve dos ubicaciones. Hasta el 2010 estuve en Av. Yucatán, que es colonia Hipódromo Condesa y la Delegación es Cuauhtémoc. Y la otra del 2010 al 2012, fue aquí en Santa Fe, Av. Vasco de Quiroga, col. Centro Santa Fe.

E: ¿Ahí como era que te movías?

H: Aquí... también era muy variable, la mayor parte de mi transporte aquí era en metrobús, la verdad es que me quedaba muy cerca de mi casa y prefería el metrobús... ahorra... el tema del estacionamiento es un show en la Condesa... la mayor parte en metrobús...

E: ¿Cuánto tiempo hacías?

H: Igual como 10-15 minutos.

E: ¿Siempre era en metrobús, ida y vuelta?

H: Sí, salvo veces que tenía que salir con clientes o algo... me iba en mi carro, pero del 80% siempre me movía así. Y... este... ya acá en Santa Fe, 100% carro.

E: ¿Cuánto tiempo hacías?

H: ¡Jole era muy variable. En promedio podía ser como 40 minutos. Así muy... conservador...

E: ¿Cuáles eran tus horarios de entrada y de salida cuando estabas en Santa Fe?

H: En teoría el horario de entrada es de 9 a 6 pero como estoy en la parte comercial, no tengo horario. Puedo llegar a las 10-11, puedo no ir a la oficina... este... puedo no ir dos días... pero el horario estándar es ese, pero ni aquí tengo horario.

E: ¿Entonces ya de 2012 a la fecha...?

H: De noviembre al 2012 aquí.

E: ¿Para llegar aquí...?

H: Igual en carro.

E: ¿Siempre? ¿De plano no usas otra alternativa?

H: Salvo que en algún momento tengo que llevar mi carro a servicio me vengo con un amigo... del tiempo que llevo aquí ha sido una vez.

E: ¿Del tiempo?

H: Casi lo mismo, como 40 minutos, una hora, pero sí más o menos 40 minutos. Si me vengo más temprano como media hora pero o sea es entre 30-40, no bajo de ese tiempo.

E: ¿En el momento actual, qué tipos de transporte tienes disponible en tu hogar?

H: Solamente automóvil.

E: ¿Me puedes decir qué marca es?

H: Es Chevrolet. Captiva... y antigüedad? Es 2009

E: ¿Circula diario tu auto?

H: Sí.

E: ¿Sólo hay un auto disponible en tu hogar?

H: Sí, a partir de marzo del año pasado. Antes mi esposa y yo teníamos cada uno su coche... pero vendimos los dos y compramos la camioneta. Pero ahorita hay planes... de antes de finales de año, tener otro carro para ella.

E: Ahora plátame un día... del más cotidiano que tengas, desde que te levantas hasta que te acuestas, sobre tus actividades... tus desplazamientos cómo son... en qué horarios los haces...

H: En día estándar, para mí... me levanto más o menos como a las 7 de la mañana, salgo de mi casa entre las 8, 8 y media y me desplazo... de la Col. Noche Buena para acá, hago entre 30-40 minutos cuando bien me va... a veces hacer una hora. Llego a la oficina, si no tengo reunión... me quedo todo el día en la oficina hasta 5:30-6 de la tarde, de ahí me desplazo hasta el metro chabacano, que es la Col. Asturias, que es la casa de mi suegra, que voy por mi bebé... y más o menos de aquí a allá hago una hora u hora y media. Después de ahí salgo como 8:30, de casa de mi suegra... a mi casa más o menos hago entre 20-30 minutos, entonces ya de ahí... es un día cotidiano para mí. Sin contar que tenga una reunión en la oficina. Ya que si tengo una reunión en la oficina... pues es muy variable, porque quizá me muevo desde mi casa directo a la reunión... y puede ser en diferentes puntos de la ciudad y si tengo algo a qué regresar

- a la oficina, regreso... sino, de la reunión vuelvo a mi casa, hago trabajo en casa y de ahí desplazaría por mi bebé que me haría como media hora o una hora, dependiendo del tráfico.
- E: Y por ejemplo, si tienes reunión donde tengas la posibilidad de irte en transporte público, ¿lo eliges o ya es que usas el auto para moverte?
- H: Ahorita, la verdad como la mayor parte de los clientes que atiendo no están cerca de mi casa... si utilizo el carro, porque muchas veces de ahí me programo reuniones, por ejemplo... en un día me programo dos o tres reuniones para aprovechar el tiempo y visitar... si tengo dos clientes en el sur, veo a uno a las 10, otro a las 12, salgo a la una, voy a mi casa y como... y en la tarde puedo ver otro... que está a lo mejor en otro lado. Trato de optimizar el tiempo, pero sí es muy raro que me desplace sin vehículo.
- E: Para las horas de comida regularmente, ¿comes cerca de la oficina, en tu casa...?
- H: El primer mes, creo que comí aquí en la oficina, bueno, cerca de aquí... y... igual nos desplazábamos en carro. Por ejemplo si íbamos aquí en Lilas, la subida... si está pesada y vienes trajeado... y luego terminas sudado y si tienes reunión después, pues como que no está padre, entonces pues compartíamos carro o en dos máximo, y nos turnábamos... un día sacaba uno su coche y otro día otro y así no? Pero a partir de dos meses... que traigo comida, pero igual salimos... ya sea en Lilas o en el fast food de aquí de Arcos... pero traigo mi comida. Aunque digo... si salimos... un día alguien saca el carro, aunque no le toque comer allá no?
- E: ¿Cuándo estabas trabajando en Microsoft, comías ahí o te movías hacia algún punto?
- H: La verdad que ahí sí teníamos servicio de comedor en las oficinas y casi... era muy raro que comiera fuera. Y si comía fuera, era ahí por la zona de... varios restaurantes, me iba caminando porque estaban cerca, dos o tres cuadras, y pues la verdad que sí te ayuda no? Estar todo el día sentado en la oficina... prefería caminar
- E: Cuando empezaste a manejar, ¿qué edad tenías?
- H: Tenía como 16 años.
- E: ¿Cómo fue que aprendiste?
- H: Aprendí entre que le robaba el carro a mi papá y me salía a dar la vuelta... aprendí entre que algunos amigos, les prestaba su papá el carro... y me dejaban medio manejar un rato... y este... pero ya bien, bien, fue cuando me compré mi primer coche, que tuve la oportunidad de comprarlo y tomé un curso de manejo como de una semana.
- E: ¿Qué edad tenías cuando compraste tu auto?
- H: Como 20 años.
- E: ¿Por qué fue que quisiste aprender a manejar?
- H: Pues... al inicio, creo que a todo mundo le da mucha tentación la onda de aprender a manejar... y que pues tener tu carro y moverte, pero más bien fue como por tema de comodidad no? O sea de tener carro y poderte desplazar hacia donde tú quisieras, a lo mejor sin necesidad de ir en el transporte que apretado... que van llenos los camiones, o el metro... más bien fue por tema de comodidad el rollo.
- E: Cuando estás en tu casa... y que necesitan hacer comprar, actividades cotidianas, cerca... ¿cómo se desplazan en tu familia?
- H: Pues mira, depende mucho... porque por ejemplo, tenemos... en la zona donde vivimos hay lugares donde podemos hacer compras... entonces cuando vamos, regularmente son compras de despensa, entonces si son varias cosas y vamos en el carro.
- E: Cuando compraste tu auto, ¿lo compraste nuevo?
- H: Fue usado.
- E: ¿Elegiste la marca?, porque te gustara o por el precio...

- H: No, fue... en teoría mi papá medio que me lo regaló porque... no pues ya terminaste la universidad, el rollo, entonces... él pagó el enganche, pago una o dos mensualidades y el resto ya me hice cargo yo... fue así de ya orale... quieres carro... dale! Entonces yo me lo terminé de comprar.
- E: Cuando te mueves para tu trabajo, ¿calculas el tiempo o ya lo tienes medido o en función de qué lo calculas?
- H: Por ejemplo para la oficina, ya lo tengo calculado. Sé que me puedo hacer máximo una hora, el tiempo ya lo tengo... como tampoco tengo un horario estricto, tampoco es que venga con un tiempo... a prisa, siempre vengo tranquilo, buscando atajos. A lo mejor si está lleno Constituyentes, es un rollo... le busco otra alternativa. Entonces no tengo presión de llegar, checar tarjeta o un rollo así.
- E: ¿Regularmente eres una persona puntual?
- H: Sí.
- E: Para tus reuniones, ¿en función de qué calculas el tiempo y decides cómo irte?
- H: Si no conozco un lugar, la verdad es que lo investigo uno o dos días en google maps o en algún navegador, veo cual es la ruta, más o menos por dónde me puedo ir... cómo ubicarme y en función a eso más o menos le calculo como estaría el tiempo de traslado.
- E: ¿Tu cálculo es en función de la distancia?
- H: Sí, la distancia y más o menos en función de la hora.
- E: Para fines de semana, días de vacaciones... ¿decides siempre usar tu auto? O el algún evento cultural que digas hoy no me lo llevo... me voy en transporte público.
- H: Sí, la verdad muchas veces lo pienso, no siempre lo ejecutamos porque tengo una bebé de 10 meses... aparte que tu esposa carga todo, pues no. Seme hace muy complicado. Si he tratado de no usar el coche, porque si estoy de acuerdo en que menos utilice el coche, es mejor para todos no? Sobre todo el fin de semana no? Pero si digo antes, podíamos hacer esa opción de movernos en metro, en metrobús, pero a partir de que nació la bebé es ya casi como muy indispensable andar en coche. Si se nos complica, porque tienes que llevar la carreola, la pañalera... o sea, si es medio complicado.
- E: ¿Te ha tocado que vas a algún lugar, no sé... a tus reuniones, a un lugar de esparcimiento... o algún lugar donde vayas y no haya lugar de estacionamiento? ¿Que ese sea un problema?
- H: Sí y en muchas de las ocasiones este... en casi la mayoría. El problema de estacionamiento aquí en la ciudad es un tema no? A lo mejor más entre semana y en zonas muy concurridas no? Como la Roma, Condesa, Polanco, Reforma... Santa Fe, si es complicado.
- E: Si ya sabes de antemano que en ese lugar donde vas no vas a encontrar lugar de estacionamiento ¿decides no ir o decides irte en transporte público?
- H: la verdad es que si sé que no hay lugar de estacionamiento... digamos a donde voy a la reunión, trato de irme con tiempo y buscar en la calle para ver si de pura casualidad encuentro o si no, buscar un estacionamiento público y dejarlo. Si por eso, no tengo problema, por esa parte de gastos extras que tenga que hacer me los reembolsan, entonces si tengo una reunión y la oficina no tiene estacionamiento o tiene, y es de valet parking y te cobran, pues yo traigo el ticket y me lo reembolsan.
- E: En cuanto a delitos, asaltos, accidentes... ¿has tenido tanto en transporte público cuando lo has usado o en tu automóvil?
- H: Eh... digo... he tenido la fortuna de no tener ninguno. Tuve una especie de pseudo asalto, tendrá como un año y cacho (sic), y si... venía en mi carro anterior... venía a mi oficina de Microsoft, por el pueblo de Santa Fe, yo estaba parado, íbamos como a vuelta de rueda... iba con el vidrio abajo... mi vehículo anterior era deportivo, el

quemacocos abierto, música y shalalá (sic), y en algún momento ahí se me acercó un tipo, me puso una pistola en la cabeza, lo único que me dijo fue este... no te muevas wey (sic), volteé un poco de reojo y vi... mi primera reacción es... cuando volteo y veo aquí su mano... aceleré el carro y justo en ese momento avanzaron los coches, entonces me metí entre algunos y ya como el cuate medio se cruzo entre los carros y se fue. Esa fue la única ocasión que he tenido ese riesgo y desde esa vez, por más que me muera de calor, jamás bajo el vidrio en la calle, ya me quede como con ese tema... y cero vidrio abajo, cero andar ostentando nada, la verdad es que desde ahí me espanté mucho y no he tenido ningún incidente de ese tipo ni en la calle ni en el transporte público, sólo fue esa vez.

E: ¿Caminando?

H: Bueno sí, hace muchísimos años, tendría como 12 años. Nos dejaron hacer una investigación ahí en el Museo de Historia Natural, en Chapultepec... fui con un amigo de la escuela y este... llegamos ya como tarde, el museo estaba por cerrar y ahí salimos y esa zona como para salir a Constituyentes es como boscosa y todo el show... íbamos justo ya para salir a Constituyentes y nos abordaron dos tipos que estaban sentados en una banca, y este... uno de ellos se alzó la playera y tenía un cuchillo así metido y nos dijo.. denme el reloj y todo lo que traigan... y yo me acuerdo que esa vez traía un walkman, un reloj y mi amigo traía un reloj y no sé que más, nos quitaron las pertenencias a cada quien, nos dejaron sin dinero y traíamos como unos boletos del metro cada quien... lo bueno fue que a unas cuadras nos quedaba el metro y esa línea me queda... mi amigo igual no tenía problemas, se bajó en San Antonio... y súper espantados, bien chavitos y estos tipos ya maleantadones (sic)... y creo que esas dos únicas ocasiones son las que me ha pasado. Sí me asaltaron, me quitaron cosas y en esta ocasión nada.

E: ¿Accidentes? ¿Qué hayas chocado alguna ocasión... o accidente como peatón?

H: Sí, tuve dos, dos choques. La verdad que no tan fuertes. Uno fue hace como 3 años, veníamos de viaje de semana santa, llegando a Puebla, veníamos a una velocidad constante y justo unos km o metros antes de la caseta estaba la fila y todos parados, entonces el tema fue que el señor que venía delante se frenó muy de lleno y yo por más que frené mi carro no se detuvo, que por alcance yo le pegué, atrás venía el carro de mi esposa con un tío manejando, a él le pegó otro carro... yo al que le pegué le pegó al de adelante que era de un tío... fue como una carambola, no estuvo muy aparatosa, los autos sí con golpes pero no fue tan fuerte no?

E: ¿Tenías seguro?

H: Sí, todos los carros estaban asegurados... pero igual el susto... era mi novia todavía mi esposa, mi suegra... en lo que llegó el seguro...perdimos como una hora o dos, no le pasó nada a mi carro, al que yo le pegué creo era como un sentra del año, por atrás quedó aplastado, el de mi esposa sólo se abolló un poco el cofre... Y... hace como unos dos o tres meses, venía de dejar a mi esposa de casa de mi suegra... para la oficina de Microsoft todavía... y justo subiendo por la continuación del eje 5 para agarrar Alta Tensión, dando la vuelta me pegó un carro... fue como un raspón que igual pues nos arreglamos ahí, no era tan grave... y fuera de ahí no hay ningún otro incidente.

E: ¿Ha pasado que te roben espejos, lo rayen...?

H: Sí, mi camioneta ahorita trae un rayón que alguien le dio... no sé quién... este... así como con una llave.

E: ¿Supiste dónde fue?

H: No, la verdad no tengo ni idea... a mi carro anterior igual le dieron un rayón así como con una llave, pero yo creo que es más bien así como gente así... como que le da coraje o algo... uno fue afuera de la casa de mi suegra, creo saber quien es... unos

vecinos con los que todo mundo tiene problemas y son así medio... delincuentillos (sic)... y este, pues no pasó a mayores, al final el carro... pues sólo fue un raspón y medio lo pintaron, se pulió y ya quedó... y la camioneta... no fue algo tan grave. Y pues no me han robado piezas... ni nada.

E: De esta lista como de diferentes tipos de transporte, ¿alguna vez los has usado cuáles has usado?

H: ¡jole pues todos... todos a excepción de... para transportarme en la ciudad... bicicleta y el tren suburbano... ni lo conozco.

E: De los que has usado, ¿en qué circunstancias los has usado o con qué frecuencia?

H: El metro... yo creo que 3 ó 4 veces por año, tal vez. El metrobús... hasta el año pasado, cada quince días, los fines de semana lo usaba para ir a CU a los partidos de los Pumas, este año, me di un descanso y ya no voy... autobús, yo creo que una ó dos veces por año cuando viajo... el microbús, casi no lo uso... caminar, si camino pero la verdad no es lo que yo quisiera, me gustaría mucho caminar pero pues camino así lo básico, bicicleta, no la uso, no tengo... y el suburbano en mi vida lo he usado.

E: ¿Si pudieras asociar todos estos transportes o los que has usado con una sola palabra, cuál sería?

H: Automóvil particular, comodidad. Taxi, necesario. Metro, mm... ¡jole es... eficiente. Metrobús, práctico. Autobús, tranquilidad. Caminar, salud. Bicicleta, deporte. Tren suburbano, este... distancia.

E: Considerando que tu medio de transporte principal es el automóvil, ¿qué ventajas o desventajas le ves con respecto a los demás?

H: Ventaja... este... comodidad, tranquilidad... necesario, indispensable más bien. Desventaja, el mantenimiento, el costo de la gasolina... el estrés... y ya, por ejemplo.

E: Me decías que tú regularmente eres puntual... pero ¿en qué circunstancias no has sido puntual? Que a lo mejor, dices... voy a llegar y no llegas.

H: Bueno, las circunstancias en que no llego puntual es el tráfico, definitivamente y muchas veces a lo mejor que no encuentro o me pierdo al llegar a una dirección... que estoy seguro que es aquí, ya vi... estoy seguro y a la mera hora el número coincide donde tú lo viste... te dieron unas instrucciones equivocadas... te pierdes más bien por, por falta de información y conocimiento de la zona.

E: Con respecto al uso de la bicicleta, ¿cuál es tu opinión de que se use como medio de transporte?

H: Tengo muchos amigos que la usan, inclusive... no necesariamente como un modo de transporte, sino que lo usan como un tema de... esparcimiento, se van a las... como rutas en la noche y cosas así, que se me hacen como muy padre (sic), pero... lo veo como una gran desventaja, por ejemplo... en mi caso, una, por la distancia a donde trabajo, pues venirme en bicicleta sería imposible, haría horas... el otro tema es que siento que la cultura en México no... la gente no tiene esa cultura o no está... no estamos educados como para respetar a las personas que andan en bicicleta. Otro tema... es que... siento que es un medio de transporte muy ágil en distancias cortas y este... pues obviamente es súper económico, no gastas un quinto y te ayuda a estar n forma, te relaja... tranquilo pero también en algún momento siento que te... la verdad es que a mí me inquietaría algo... porque no hay como ciertas zonas, o sea están como creando muchas vías, pero como que no hay las condiciones para el desplazamiento que te permitan ir seguro no? O sea, si tú vas en la banqueta o en la calle, a lo mejor y no puedes pasar porque hay mucha gente... te bajas a la calle y la verdad es que la mayoría de la gente, de los choferes o la gente que conducimos... este pues no respetan, digo... no hablo por mí, pero en general no respetan a las personas que van en bicicleta y en algunas ocasiones he visto algunas personas que

son un poco inconscientes porque andan en bicicleta y piensan que traen un carro y se te quieren meter y cosas así.

E: Durante tus trayectos, ¿qué haces? O sea... cuando vas manejando, ¿qué haces mientras manejas?

H: Siempre, subiendo a mi coche... prendo el estéreo, ya sea que venga escuchando el radio o venga escuchando música... de disco no? Pero siempre, siempre, vengo con música. Es muy rara la ocasión... este... que no venga escuchando música.

E: ¿Hay algunas situaciones que te provoquen estrés, desesperación cuando vas manejando?

H: Sí, cuando hay un tráfico impresionante en distancias que... o sea... son mega cortas y que te tardes a veces hasta una hora en trayectos como de un km, e eso sí dices oye... con ganas de dejar el carro y salir corriendo.

E: ¿Cómo es que vives esos desplazamientos? ¿Cómo los percibes? ¿Son agradables, pesados?

H: Pues mira, en realidad no son pesados, porque ya como que estás acostumbrado a ese estrés, a esa ruta... sabes que si o sí, si vienes para este lado es un show... entonces, la verdad es que ya, ya como que se perdió el tema de "ay me estreso, me choca", la verdad es que ya es algo cotidiano que ya... inconscientemente a lo mejor, ya no se te hace pesado.

E: ¿elaboras algún tipo de estrategia para disminuir el tiempo que inviertes de estar viniendo de tu casa a tu trabajo?

H: Pues si... de hecho de repente hay amigos que conozco que ya tienen más tiempo manejando de este lado, que igual de repente... los primeros días me venía por la ruta que conocía y que pues no necesariamente era la mejor, la más corta, la más... segura, la más padre... pero pues ya obviamente después preguntando y poniéndote de acuerdo, pues vas conociendo como que nuevos atajos no? Y sí, la verdad así como una estrategia a lo mejor no, pero o sea ya más bien como que tengo unos... caminos definidos y que sé que me ahorran tiempo y sé que no voy a encontrar mucho tráfico, que voy a ir más tranquilo... Estas alternativas ya las volví mi rutina.

E: Más o menos ¿cuáles son tus rutas?

H: Mi ruta es... tengo dos alternativas que al final llegan a lo mismo, pero bueno... salgo de mi casa, este... agarro el eje 6, rodeo el estadio azul, cruzo por indiana, de ahí está la subida al distribuir vial que es el eje 5, subo por ahí y me voy todo el puente, bajo en la continuación de eje 5, llego a Alta Tensión... que es Escuadrón 201, me voy todo derecho hasta... casi llegar a la estación de autobuses de Poniente, por ahí subo por Av. Observatorio, me subo por esa callecita... y ahí cruzo un desnivel que sales a constituyentes o seguir hasta el Bosque... si veo antes de dar la vuelta que están parados para Constituyentes, que regularmente así es, me voy por la opción del Bosque, entonces me voy todo derecho hasta el sope, me voy todo el Bosque que te saca a Virreyes, una parte de Reforma, cruzo Reforma, me vengo todo Reforma hasta la desviación de Ahuehuetes, rodeo la Glorieta, me subo por ahí, todo Tamarindos... y pues ya por acá. La otra opción es prácticamente la misma, solo subiendo en vez de a la derecha del Bosque, subir por Constituyentes... me voy por la lateral de la carretera libre a Toluca... y justo pasando este... por una residencial... bajo para Santa Fe.

E: ¿Evitas desplazarte en momentos que te sientes muy cansado?

H: Pues... regularmente sí, ahora sí que la tensión diaria te hace, digo eres como inmune al cansancio, pero si hay días que no duermo bien... o hay días que andas enfermo y te sientes cansado pero pues no hay de otra, tengo sí o sí moverme.

E: ¿Cómo convives con el tráfico?

H: La verdad es que muero de desesperación... es angustiante... es estresante... es impotencia... y pues lo único que hago es escuchar música, ir tranquilo, porque digo, al

- final... pues... la verdad es que no logras nada a menos que tener otra ruta, pero siempre es como complicado. Ya cuando estás ahí atorado... hacerte el tiempo que sea... y no hay otra opción.
- E: ¿Cómo consideras que es el tiempo en tus desplazamientos? ¿Es poco, mucho o lo correcto?
- H: No, necesariamente el tiempo de desplazamiento, para mí es mucho. El hecho de que gran parte de la semana, siento yo que pierdo mucho tiempo en desplazarme.
- E: ¿Te gusta manejar?
- H: Sí... en ocasiones... lo hago porque no hay otra opción. O sea, pero si me gusta, el hecho de manejar me gusta... pero de repente cuando tienes que manejar en el tráfico ye so, no me gusta.
- E: ¿Qué te gusta de manejar?
- H: Me gusta más bien en manejar, pero en carretera, porque vas más bien este... a una velocidad constante, vas tranquilo, vas relajado, porque regularmente cuando manejas en carretera viajas de vacaciones, entonces sí me gusta mucho porque conoces, vas atento y todo eso. Eso es lo que me gusta de manejar, más bien me gusta manejar en carretera.
- E: ¿Cómo dirías que manejas?
- H: Siento que yo manejo bien, eh... a lo mejor y no soy una persona muy... o sea no soy como los taxistas así muy cafre de que me meto aquí, me meto allá... soy una persona muy tranquila, muy conservadora en ese aspecto... a comparación de otras personas que conozco que sí maneja muy como... agresivos, que se te van metiendo... la verdad es que me considero una persona muy tranquila. Cuando voy en carretera digo... sí le meto velocidad pero trato de ir a una velocidad que si en algún momento hay un... inconveniente, pues pueda reaccionar no?
- E: ¿Estás satisfecho con tu medio principal que es el auto para moverte?
- H: Este... pues, satisfecho no... porque la verdad que sí el tema de nada más subirte y aventarte 30-40 minutos sentado en un asiento... e ir con la tensión de pues... o sea te tienes que meter a una calle, luego no te dejan y así, pues no... no estoy satisfecho, si tuviera otra alternativa para mí, que fuera aparte más económica y que fuera igual de cómoda y que me diera un tiempo de desplazamiento mejor, pues... no tendría problema.
- E: Más o menos... algo aproximado... tus gastos no sé si los tengas más calculados como anuales, semanales... por ejemplo en gasolina...
- H: Te puedo dar semanal... más o menos son como... \$700.00 en gasolina, porque me echo un tanque a la semana... porque la camioneta como es más grande pues es más no?
- E: De tenencia...
- H: De tenencia... bueno, ahorita ya no pagamos tenencia... es como el refrendo, es anual y son como \$400.00 o algo así.
- E: De la verificación...
- H: Como \$300.00 semestral...
- E: Cuando tienes alguna reparación... mantenimiento....
- H: ¡jole ahí sí me he gastado una buena lana... pero ponle que en promedio... al año deben ser como unos \$3,000.00 por el servicio más o menos.
- E: En reparaciones...
- H: No son muy recurrentes... pero... por ejemplo tuve una reparación fuerte hace poco y fueron \$14,000.00.
- E: Cuando llegas a pagar estacionamientos, pensión...los viene viene... los parquímetros...

- H: En promedio son como \$40.00 por estacionada... y a la semana ponte que sean... considerando fines de semana y así... ponte que a la semana \$100.00 de estacionamientos.
- E: ¿El tiempo que inviertes en tus desplazamientos más o menos?
- H: ¡jole... pues ponte... 40... más hora y media... eso contando mi casa a la oficina, la oficina, casa de mi suegra, y de ahí a mi casa... pero si tengo reuniones... ¡jole, pues si es un buen... ponte que diario promedio... unas 4 horas.
- E: Y por ejemplo cuando hasta usado el transporte público ¿más o menos como cuánto gastas?
- H: ¡jole muy poco... pues ponte que a lo mejor... el metrobús cuesta \$5 creo... 5 por cuatro semanas que tiene el mes... no por 2, por doce... por... tal vez al año, como unos \$200.00, bueno es que no sé...
- E: Bueno, cuando decías que lo usabas diario así como de manera recurrente...
- H: Bueno, pero de eso ya tiene un buen, como dos años que no lo uso, así diario, diario... así digamos como un general en un año sean unos \$200.00 y ya exagerando...
- E: Y ahí más o menos el tiempo que inviertes en transporte...
- H: No, pues muy poco, porque lo utilizaba sólo para distancias muy cortas... has de cuenta que han de ser... diario como... una hora.
- E: Por ejemplo en cuanto a esta relación... si sacáramos como los totales tanto del tiempo invertido como de gastos... el usar tu automóvil es mucho más costoso... ¿si tuvieras esta alternativa de usar el transporte público para venir a tu trabajo, lo usarías?
- H: Si tuviera la alternativa, la verdad que sí... eh... pero... definitivamente sí se me complicaría mucho porque... imagínate, me vengo de mi casa para acá... y este... tengo que hacer como... dos rutas, porque de mi casa me tendría que ir al metro caminando, del metro bajarme en tacubaya y si me quiero ir más o menos cómodo, tomar un taxi colectivo que cuesta como \$30.00 y que me dejaran aquí. Entonces de ahí... esperar otro taxi a la hora que salga... y bajar a tacubaya y de ahí irme a mi casa. Eso es si voy directo a mi casa, pero como tengo que ir por mi bebé hasta allá, tendría que irme de aquí a tacubaya, de tacubaya hasta chabacano... ir por mi bebé... agarrar un taxi, porque la verdad así como que moverme en metro y así con ella, la verdad que con la pañalera y colgada va a ser bien complicado... entonces si estoy así como... así súper mega... claro de que moverte en transporte es más barato y el tiempo es casi igual, porque muchas veces es lo mismo... este... pero si tuviera la alternativa y me diera la misma comodidad... y así... definitivamente, sí lo usaría.
- E: ¿Sientes que ha empeorado el tráfico?
- H: Sí, no... definitivo, cada día está peor.
- E: ¿Cómo lo percibes, en qué factor percibes que ha empeorado?
- H: Pues siento que.. cada vez somos menos habitantes, que cada vez este... mucha gente ya tiene más... somos mucha gente que cada vez tenemos más coches y este... y como que siento que las vías de comunicación ya están siendo insuficientes, aunque ya estén haciendo como segundos pisos y eso... mucha gente no las usa pues porque cobran y eso... pues nadie quiere gastar no? Es eso, siento que como que las vías ya están muy saturadas, cada vez hay más vehículos... y creo que es eso.
- E: Si tuvieras como la oportunidad de mudarte a otro lugar para mejorar tu desplazamiento, ¿a dónde te irías a vivir?
- H: A otro lugar... ¡jole... pues la verdad es que donde yo vivo... nos encanta porque es muy céntrico, tienes todo... estás casi en el centro de todo... para que yo me cambiara a otro lugar para mejorar mi desplazamiento sería... pues tendría que ser forzosamente por esta zona, a lo mejor por las Águilas o este... Colinas del Sur, que es una zona que siento que es lo que me quedaría, a lo mejor... definitivamente Santa Fe, Cuajimalpa, definitivamente no. Se me hace que es una zona muy cara, muy lejos y

este... también dependería de mi esposa no? Porque también su trabajo... pues relativamente le queda cerca de donde estamos, entonces pues... sería un factor que... ella encontrara otra cosa por la zona y así...

E: ¿Qué elementos consideras que podrían mejorar tu movilidad?

H: Pues... a lo mejor... no sé, que las vías que ahora existen sean como más ágiles, que se ampliaran o que se hicieran otras alternativas... para como desahogar ese fluido de gente que hoy en día sale para todos lados, porque para donde sea que vayas, va a ver tráfico, entonces... sería un tema como de crear nuevas vías de acceso, cosa que también veo complicado porque dónde es que construyes... ya no hay dónde, ya no tenemos para dónde crecer, entonces yo creo que si está muy complicado esa parte.

E: ¿Qué medidas consideras que se deberían de tomar para mejorar la movilidad en Santa Fe?

H: Mmm... para llegar a Santa Fe, lo que se podría hacer y que muchas empresas... bueno, no tantas pero algunas ya están haciendo, es el servicio de transporte de personal no? Digamos tienen como una base, los recogen en algún lado, los traen, los regresan. Entonces ya si traes obviamente en un camión a 40 personas, pues son 40 personas que no van a estar afuera con un carro no? Entonces, si muchas empresas tuvieran un poco de conciencia y vieran esa opción, se podría mejorar muchísimo la movilidad para acá. Otra alternativa que veo y que muchas personas lo practican, es el tema de que comparten vehículo no? O sea si viven como por la zona... un día, una persona trae un vehículo, el otro día otra y así se comparten vehículos en la semana y eso también si son 4 personas diferentes y vienen en un solo carro pues ya son 4 carros que no están allá afuera. Y... pues yo creo que esa sería la única alternativa porque la otra sería construir vías de acceso, o sea es que está muy complicado. A lo mejor tendrías que impactar ahorita zonas que son como... pues... muy residenciales y va a estar como en chino que a lo mejor los colonos permitan que les hagan un puente o algo así, o sea... está complicado.

E: ¿Cuándo estuviste trabajando en Microsoft había esta política de transporte empresarial?

H: No.

E: ¿Aquí donde estás?

H: Tampoco.

E: Si existiera esa alternativa, ¿tú la usarías?

H: Claro, digo sí... claro... en algún momento, tendría que reorganizarme también por los temas de recoger a mi bebé pero... pues pienso que sería una opción. Lo mejor, venirme al trabajo en el transporte, que me regresen cerca de mi casa, de ahí pasar por mi carro e ir a casa de mi suegra y volver a mi casa. Pero ahí ya me evitaría el tema de ir y venir de aquí no?

E: ¿Cuál es tu opinión con respecto a los parquímetros?

H: Mmm... o sea, casi nunca uso un parquímetro, siento que en algún momento es una opción del gobierno para sacar lana... eso está bien. Siento también que es una manera de ya... acabar con ese tema de los franeleros y gente que además está haciendo mucha lana ahí... a costa de la gente que tiene un vehículo y no tiene donde estacionarlo. O sea, está bien, lo veo como una buena medida, también de repente lo veo como una medida que te restringe la opción de poderte estacionar en ciertos lugares públicos o en la calle. Pero la verdad es que lo veo como una buena medida, más que nada para terminar con esa parte de con los cuates de son dueños de una manzana y hacen muchísimo dinero y... no pagan impuestos y nada de eso. Siento que los parquímetros están bien... y digo, obvio entre las tarifas sean más accesibles, la gente los usará más, a lo mejor, no sé... pero creo que es mucho más barato si vas a dejar tu auto una hora y le echas 5 ó 10 pesos que darle al franelero, 20 por un rato o

por todo el día. Digo, yo preferiría dar eso, pagarlo al gobierno que sé... bueno, se supondría que ese dinero lo usarían en beneficio de la ciudadanía, pero prefiero dárselo al gobierno que dárselo a un cuate que se está haciendo rico y que ni siquiera... dejas tu carro, y a lo mejor da lo mismo, alguien lo roba, lo raya, le haga lo que le haga, al final está en la calle... y te está cobrando no?

E: ¿Estarías de acuerdo en que pusieran parquímetros en tu colonia?

H: Eh... sí, la verdad es que mi colonia no es una colonia muy transitada... es como muy tranquila, pero también por el tema de ya cada quien ahora sí ya tiene su carro, pues de repente... gente que cuando teníamos dos vehículos... por ejemplo en mi departamento sólo hay un lugar entonces... el carro de mi esposa se quedaba afuera y teníamos que andar cazando lugar cuando ella llegaba en la noche y si no había... o sí... este pues sí, siento... que como ha cuates que... como está cerca el estadio, hacen su agosto los fines no? Entonces se adueñan de una banqueta y ya se llevaron en una hora como unos \$500.00 sin hacer nada no? Pues sí, posiblemente sería una buena opción, pero como la colonia no es así como tan comercial, pues no.

E: ¿Estás de acuerdo con las autopistas urbanas de peaje?

H: Estoy de acuerdo con las autopistas... sí, no estoy de acuerdo con que se cobre. La verdad es que... siento que sí están buenísimas, nunca he usado ninguna, no he tenido como la oportunidad o a lo mejor no requiero usarlas, pero... la mayor parte que conozco y que las usa, me comentan que están muy bien, muy ágiles, los tiempos de traslado se acortan mucho... pero no estoy de acuerdo en que se cobre no? O sea, al final son obras públicas que al final sí o sí te descuentan de impuestos y no estoy de acuerdo en que de ahí, se haga mucho dinero y pues con todas las personas que la usan se hará mucha más lana de lo que costó la obra no? Entonces, yo estoy de acuerdo sí que construyan lo que quieran... al final, es un beneficio para todos no? O sea, no todos tienen la oportunidad de usarlas y estar pagando esas cantidades no? Y de repente siento que las tarifas están altas no? Por tramos muy pequeños, siento que las tarifas si son muy caras.

E: ¿Estarías de acuerdo que reservaran un carril para transporte público en estas autopistas urbanas?

H: Pues sí, digo... estoy de acuerdo, no uso el transporte público y la verdad es que hay mucha gente que lo usa y si para ellos es un beneficio y eso para mí, la verdad que no me impacta... o sea digo... si yo voy de un lado bien y el camión va a un lado... y a lo mejor no se mete y así, que no me impacte, yo no tengo problema. La verdad es que sí tengo como mucha conciencia social de oye... estoy pagando, voy en mi carro, pero la gente que va allá arriba pues también tiene el derecho de desplazarse y de acortar sus tiempos de traslado, yo no tengo problema.

E: ¿Estás de acuerdo con la construcción de la Supervía?

H: Sí estoy de acuerdo... no la uso, nunca la he usado... este... pero conozco gente que vive de ese lado y la verdad es que me han contado que es una maravilla y están muy de acuerdo en usarla... sí estoy de acuerdo pero pues el mismo tema no? Igual me gustaría que no se cobrara o que te cobraran al año una cuota como que realmente valga la pena no?

E: ¿Consideras que reduciría el problema de acceso hacia Santa Fe?

H: Este...sí, siento que es una muy buena opción pero es el mismo tema, lo usan diez personas y 100 van abajo porque no quieren pagar, porque se les hace caro, entonces si pienso que en algún momento tuviera un costo más accesible o que tuvieras opciones de compra tu "tag" (sic) y a lo mejor eso te cuesta... tanto este... costo por un año, siento que la gente la usaría más y sí realmente agilizaría mucho no? Porque la verdad es que ahorita... si está muy padre, muy bonita, la gente que quiere pagar y paga y la verdad es que no le importa.... Pero ves 5 carros y allá abajo atascado no?

- E: ¿Cuál es tu opinión con respecto a las políticas que están impulsando ahorita mucho el uso de la bicicleta?
- H: Mi opinión está... yo estoy muy de acuerdo en eso. La verdad es que... cuantos menos carros haya en la calle, mucho mejor para todos. Obviamente no contaminas, hay... es más fácil circular con menos vehículos, al final promueves que la gente haga ejercicio... o sea, estoy muy de acuerdo en eso y obviamente aplica para muchas gentes, pero la verdad es que para muchas gentes no nos queda, no nos acomoda, pero sí estoy de acuerdo en eso no? La verdad sí estoy de acuerdo en que se promueva esa cultura... de usar más la bicicleta, menos carro, sí estoy de acuerdo. Digo, para mí no es un beneficio, para mí no me queda cómodo... pero sí estoy de acuerdo en que se siga promoviendo no?
- E: ¿Consideras que sería una medida viable para desplazarse en Santa Fe?
- H: Pues sí, puede ser... es una zona como conflictiva como la Condesa y en la Condesa están esas bicis que la agarras y la regresas... siento que aquí también sería una buena opción... a lo mejor por el tema del terreno, hay muchas subidas, muchas bajadas... no sé qué tan viable sea... o sea es que por subirte en bici está complicado, pero sería una opción.
- E: ¿Tú la usarías?
- H: Claro, si en algún momento tengo que ir a una reunión por aquí cerca y sé que en bici va a ser mucho menos rollo que en mi carro, claro que la usaría.
- E: ¿Cómo te parecen tus desplazamientos cuando vas a Santa Fe?
- H: Pues se me hace... siento que se me hace más complicado ir a Bosques que a Santa Fe, incluso en ciertas horas... llegar y salir.
- E: ¿Tienes un lugar asignado de estacionamiento?
- H: Sí.
- E: ¿Tienes que pagar algo?
- H: No, digamos ya está contemplado en... digamos que es como un servicio de la empresa.
- E: Si te dieran opción de tener un trabajo en otro punto de la ciudad, ¿dejarías tu trabajo aquí? Considerando el mismo sueldo...
- H: Sí, definitivo, sin pensarlo...
- E: ¿Cuál es tu percepción de venir a trabajar hasta acá?
- H: Definitivamente... más bien trabajar acá... es complicado, sólo por el hecho del traslado y también la zona no me gusta tanto... se me hace un ambiente muy corporativo... como que muy pesado... es así como la zona súper elite... pero si tuviera la oportunidad de moverte y trabajar más cerca de mi casa... este como estaba hace unos años, la verdad que sí, sin problemas lo evaluaría, obviamente tendría que ser algo similar o mucho mejor, en el tema económico etc, etc...
- E: Si fuera más cercana a tu casa y tuvieras esta oportunidad como de moverte como lo hacías antes en transporte público, ¿lo harías?
- H: Sí, no... definitivo.
- E: Bueno, pues eso es todo, muchas gracias!

**Entrevista grupal a:** Carolina, Daniela y Héctor, equipo de la dirección encargada del transporte escolar y de empleados de una universidad privada, ubicada en Santa Fe.

**Fecha de entrevista:** 30 de Abril, 2013

**Duración de la entrevista:** 57:23 min.

E: Muchas gracias por recibirme, la verdad, no sé si quieren que ya comencemos o ¿esperamos a alguien más?

M1: Pues bienvenida.

E: En primer lugar me gustaría que me platicaran cómo se manejan el aspecto de la movilidad para trabajadores y estudiantes. ¿Cuál es su perspectiva desde su dirección respecto a la movilidad?

M1: Estos son los antecedentes, nosotros pertenecíamos a un campus en Taxqueña cuando se decide hacer la universidad en Santa Fe, que no había absolutamente nada, se negocia con el sindicato que hubiera rutas que llevaran a los empleados desde Taxqueña hasta Santa Fe pues no estaba desarrollada la zona y evidentemente el transporte público no existía, entonces de origen en el 88 Santa Fe y tenemos establecidas estas rutas con el personal, más adelante ya durante la operación de la universidad se empieza a detectar la necesidad de los alumnos para tener algún medio de transporte y se empezaron hacer algunos pilotos con diferentes rutas. Cuando nosotros heredamos esta dirección que es en el 2008 existían 4 rutas y ahora tenemos 13 rutas de transporte.

H: Comentando lo que dice Carolina recuerdo del antecedente es que en 2004 se superó, la Universidad se estableció en el 88, entonces por ahí del 2004 llegó a un límite el estacionamiento ya no cabía los automóviles se generaba tal caos alrededor de la universidad que afectaba la zona de Santa Fe, entonces se decidió hacer una construcción subterránea de cuatro niveles de estacionamiento había 300 lugares y se ganaron 800, 900 lugares hacia abajo.

E: ¿En total o sumado los anteriores?

M2: En total, actualmente hay 4500 lugares el día de hoy pero esto ha sido paulatinamente.

H: De ese año de 2004 que ya era un problema el estacionamiento todos los automóviles de alumnos y maestros, fue cuando empezaron los pilotos como dice Carolina del transporte universitario, a tal grado que ahora tenemos 13 rutas.

E: ¿Y ese transporte es únicamente para empleados también para estudiantes?

H: Las 13 rutas están dirigidas para los alumnos aunque también lo usan los empleados. Aparte están lo que inicialmente lo que dice Carolina, que de cuando se vino la universidad para acá, nació la necesidad del transporte de Taxqueña, que es exclusivo para empleados. La universidad cuenta con dos servicios de transporte, rutas para empleos y el servicio abierto con costo, los de empleados no tienen costo, lo subsidia la universidad, es una prestación para empleos de tiempo y el resto de la ruta se ofrecen con determinado costo para los alumnos, principalmente y demás comunidad.

E: ¿En cuánto tiempo se aumentó el número de rutas para los alumnos?

M1: Aquí tenemos una gráfica, desde la primavera del 2008, iniciamos... teníamos los usuarios por semestre, viajaron 75 mil personas de ida o regreso, son viajes sencillos y ahora tenemos 172 mil, 2012 cerró con más de 100 mil usuarios, más del doble.

E: Este costo que decían es para estudiantes ¿de cuánto es?

M2: Depende de la ruta, haz de cuenta... manejamos un costo de 30 pesos viaje sencillo pero si tú te vas a Mundo E o rutas que utilicen autopista, te cobramos 34 pesos.

E: Pero por ejemplo ¿se cobra por el día?

M2: Es por viaje sencillo, si lo usas dos veces son 60 pesos.

- E: Me refiero a si ¿el pago se hace inmediatamente por día como si tomaran un transporte público o es como mensual?
- M1: No, les financiamos. Ellos tienen un monedero electrónico donde ellos registran el uso de este servicio y al final del mes se les hace un corte a su estado de cuenta y ellos liquidan. No nada más el servicio de bus, sino otros servicios estacionamiento y otros servicios, con tu credencial pasas a una lectora y se registra.
- E: ¿A qué destinos o cuales son las rutas que toma este transporte?
- M1: Tenemos Mundo E, Toluca, que es nueva desde a hace un año, Sayavedra Acoxta, si te fijas estamos por toda la ciudad, Taxqueña, Eugenia, Lindavista y Pacífico.
- H: Y puntos intermedios todos los que te imagines, tenemos paradas dentro de todas las rutas, ahí no están las rutas pilotos que comenzamos con camionetas, también estamos acercándonos en zonas de difícil acceso para los camiones para atender alumnos o a personal para que se suban a las camionetas. Pero estamos hablando a lo mejor de 120 o 130 paradas con todas las rutas.
- E: ¿Cuáles son los horarios que se manejan para las rutas?
- H: Están pensados con respecto a clases de los alumnos, la mayor demanda la tenemos en el horario de las 7 de la mañana, de 9 y de 11 horas, están bien estudiados para que los camiones lleguen a tiempo a las clases. Y luego las salidas, hay desde las 11 de la mañana hasta las 10 de la noche, pensadas en la terminación de las clases, todo el día tenemos viajes.
- M1: No sé si entraste a nuestra pág. de la universidad y allí están todas las rutas y horario del transporte.
- E: Lo que pasa es que sí entre a una parte donde venía el servicio del transporte que me dio curiosidad y que di con la dirección, pero no encontré más información y no pude acceder, pensé que era para servicio de los alumnos.
- M1: Aquí dice consulta constantemente, porque si es un trabajo de cada mes de ir...
- E: ¿Se modifican las rutas y los horarios?
- M1: El año pasado nos afectó muchísimo la obra del puente de los poetas, la obra de Constituyentes, estábamos locos porque no sabíamos cómo hacer para que los camiones llegaran a tiempo.
- H: Imagen es la promoción de este semestre, donde dice primavera les das clic y se despliegan todas las rutas. Hay un PDF donde vienen detallados a las rutas.
- M1: Es público, porque también estamos conscientes de que es una zona que geográficamente es muy complicada, está abierto a proveedores, a concesionarios, a profesores que vienen por hora, a alumnos, visitantes exalumnos, a la comunidad...
- E: ¿Es completamente abierto al acceso a la Universidad?
- M1: A la comunidad, si no están registrados como alumnos o exalumnos o empleados de cualquier tipo... eso si cuidamos que no sea también...
- H: Pero nos lo han pedido, la gente de aquí enfrente no lo ha pedido quiere, conoce y les es muy atractivo hasta el mismo costo, el pensar en viajar hacia Santa Fe, pero está cerrado a la gente de la comunidad pero por razones de seguridad.
- M1: Sin embargo, en comunidad tenemos como 15 mil personas, entre proveedores, profesores de asignaturas, empleados... como 15 mil, que pueden llegar a la universidad por el transporte, pero que digo, que puedan venir a la universidad por cualquier cosa, a un trámite, a clase, lo que sea... somos un pueblito no?
- E: Mencionaban que hubo la necesidad como de ampliar los lugares de estacionamiento. Pero estos lugares de estacionamiento, hubo la necesidad... ¿por qué aumentó la comunidad de la universidad o cómo fue?
- M1: La universidad, la matrícula actualmente estamos como en 12,000 alumnos entre licenciatura y posgrado y casi siempre, desde el inicio hemos mantenido esa misma matrícula. Lo que en su momento varió más bien es que se ha incrementado... en su

momento, bueno... la capacidad del estacionamiento era más pequeña, ahorita tenemos 4,500 cajones, a lo mejor antes eran 2,500 no? Y hemos ido ampliando zonas y este... abriendo espacios de hecho sí llegó un tope en que dijimos, bueno no podemos seguir trayendo más coches a Santa Fe y fue que se le dio mucho impulso a este servicio. Este servicio actualmente para la universidad ha sido deficitario porque no recupera lo que gastamos en pagarle a las empresas, ¿son 4 empresas las que nos dan el servicio de autobuses?

H: Sí, 4.

E: ¿No son autobuses propios de la universidad, sino están contratados?

M1: Están concesionadas, porque la universidad se dedica a dar clases. Todos los servicios que no sean académicos, los subcontratamos. Y nosotros a su vez, pagamos proveedores por el servicio y sin embargo, no alcanzamos a cobrar todo lo que nos cuesta el servicio. Cada vez estamos logrando, por eso estas rutas ahorita...antes cobrábamos el mismo... la misma tarifa a todo mundo porque era lo más sencillo pero como tenemos que combatir un déficit, hemos tratado de hacer una cuota diferenciada, porque casualmente las que tienen más demanda, son las más lejanas, que son las más caras. Porque a nosotros el proveedor, claro que nos cobra más cara una ruta más lejana no?

M2: Por la autopista, más que nada.

E: ¿Saben más o menos como qué porcentaje de la matrícula de los alumnos están utilizando el transporte?

H: Que lo utilicen constantemente... hemos hecho estudios del año pasado y estamos por ahí del 14-15%, que lo ocupe constantemente. Hay otro dato muy importante, que es el 20% que tenemos registrado que por lo menos lo conocen, que a lo mejor se subió dos veces porque se le descompuso el coche o porque no tenía quien lo trajera, porque no quiso usar el camión pero sí hemos encontrado en los registros... como se registran por usuario, o sea yo sé quién se subió exactamente en qué camión por los dispositivos, ahorita te platicamos del control de acceso, que también es un proyecto también súper ambicioso y que ha caminado muy bien. Sabemos que por ahí del 20% de la población conoce el transporte, o sea que por lo menos se ha subido alguna vez.

E: O sea que han tenido acceso en algún momento al servicio.

H: Sí, en algún momento del semestre o durante su vida universitaria.

E: ¿Y de los trabajadores? Más o menos un porcentaje que hace uso del servicio.

H: Son menos. El transporte de personal si es muy utilizado, a lo mejor... cuántos trabajadores tenemos... mil... como mil quinientos...

M1: ¿Con asignatura?

H: No, solo de tiempo. Es que hay como mil, a lo mejor entre el transporte de empleados y el de con costo estamos hablando también de un 20% que utiliza el transporte. Y los de asignatura es muy poquito porque... la mayoría vienen a dar su clase dos horas y se van. Entonces...

E: Entonces no están de tiempo completo.

H: No están de tiempo completo, entonces para ellos eso no es práctico. Aunque aún así hay empleados profesores de ese tipo que sí se suben al camión.

E: El transporte que tienen para el personal... ¿cómo es que funciona o quiénes son los que más lo usan?

H: La mayoría de los usuarios que se suben ahí, son empleados de servicio, que es limpieza, intendencia, talleres y administrativos, la mayoría son empleados administrativos. Entonces te digo, las rutas son de aquí a Taxqueña y de aquí a Observatorio, que sería el punto más cercano de...

E: O sea de ahí salen las dos rutas...

- M1: Sí, es una prestación. Es una negociación que venimos arrastrando desde el 87, te gusta... pero es el compromiso que se hizo con la universidad en ese entonces. Ahora, los empleados pueden hacer uso de todas estas rutas, pero eso ya no es una prestación, hay que pagar por el servicio, porque como te comento es un servicio que nosotros a su vez, tenemos que pagar.
- E: Si quieren usarlo, pueden hacerlo pero obviamente asumen el costo que ya es independiente de la prestación.
- M1: Igual que el alumno o igual que el proveedor o el que quiera subirse.
- E: Para la cuestión de la comida, tanto para estudiantes y para trabajadores, ¿tienen la necesidad de desplazarse dentro de Santa Fe o permanecen en la universidad?
- M1: También tenemos la prestación de comida a un costo muy económico, pero ya el que quiera, puede salir a comer.
- E: ¿Eso es sólo para los trabajadores?
- M1: Para los empleados, sí.
- E: ¿De los estudiantes?
- M2: Los alumnos tienen 5 opciones para comer.
- M1: Cinco cafeterías.
- M2: Bueno, hay 3 de comedor y cafetería y en las otras puedes pedir como chapatas... o sea cosas más sencillas. Pero tienen como 5 opciones para comer. Entonces pues ya si quieren ir afuera, pues bueno...
- M1: Y la verdad es que los precios son mucho más accesibles que cualquier changarrito (sic) cruzando la calle. Porque es cara la zona.
- E: Es decir que está satisfecha la demanda en cuestión de la comida.
- H: Sí, para los empleados, digamos que está hasta superada y para los alumnos, satisfecha completamente.
- E: Supongo que se hacen estudios sobre la demanda del servicio del transporte para los alumnos, ¿quiénes son los que más la demandan? De este 15% que comentaban, ¿ellos fueron los que empezaron a demandar más el servicio para ampliar las rutas?
- M1: Hemos hecho miles de maromas.
- E: ¿Fue de dar la oferta y captar...?
- H: Las dos, ha sido mucho esfuerzo. Desde 2008 para acá que ha sido esto, tenemos registros electrónicos, con estadísticas, bases de datos. Antes... la estadística era en papelito, el control de acceso era con plastiquitos. Ya hemos ido evolucionando mucho. Esta demanda se ha manejado por los dos lados. Semestre con semestre se hace un estudio de... en un mapa, de a densidad de la población de los alumnos... si hay de primer ingreso, se analiza qué tanto el primer ingreso nos va a afectar de acuerdo a las rutas que ya tenemos existentes, entonces de ahí sale esta promoción de las camionetas y de esta publicidad que se hizo, este piloto para este semestre, de ofrecer en zonas que no estábamos abarcando con camiones. Entonces, en ese sentido cada semestre ofrecemos la oferta y también recibimos muchas solicitudes, oye la gente de Atizapán no teníamos ruta, este... Mundo E, les quedaba muy lejos y así se implantó esa ruta, así nació, se fueron colocando los camiones y horarios en los que no se obtuvo la respuesta, se quitaron esas rutas, pero en otros tantos horarios se ha tenido demanda de más y se ha tenido que poner más unidades y este... es de las dos.
- E: De los lugares de estacionamiento que tienen actualmente, ¿son suficientes con respecto a la demanda?
- M1: Antes de que el bus creciera tanto, a la universidad no le eran suficientes los 4,500 lugares. Teníamos que rentar estacionamientos alternos en la zona de Santa Fe y a partir de... ¿hace cuántos años?
- M2: Éste es el segundo...

M1: Dos años de no utilizar espacios alternos, era un impacto fuerte para la universidad porque tenías que tener el espacio disponible afuera del campus más un servicio de transporte que fuera y viniera constantemente del estacionamiento hacia acá. En algunos momentos se rentó en el Centro Comercial, en otro momento, en terrenos que había baldíos en Santa Fe. Cada vez hay menos baldíos en Santa Fe, pero al final lo que hemos logrado es que por lo menos... hoy ya es suficiente. Tenemos horas picos donde se satura totalmente el estacionamiento pero en promedio la ocupación está en 72, 70%.

E: Cuando llega a ocurrir eso, ¿se tienen lugares exclusivos para los profesores, los empleados...?

M2: Hay áreas asignadas para empleados. Hay 3 áreas asignadas para empleados, entonces en teoría... porque el alumno es nuestra prioridad, entonces, pues tienen como los mejores lugares no?

M1: Los más accesibles.

M2: Entonces ya en el momento que se llena, tenemos un sistema donde hay conteo. Hay sensores que cuentan los lugares.

M1: Mira, éste es nuestro estacionamiento ahorita, entonces es un sistema de aforo. Ahorita a las 13:32 de la tarde, tenemos... ya ingresaron a la universidad 6,500 autos en lo que va del día, entonces nada más tenemos 4,500 lugares. Lo que quiere decir que 2,000 ya fueron y vinieron, ya se fueron. O bueno, aquí nos habla de salidas 3,000. Hay más salidas, por lo tanto hay disponibles. Estas son las diferentes zonas, no sé si observaste ahorita que llegaste a la universidad, pero tenemos aforados los espacios del estacionamiento. ¿Para qué? Para eficientar, entonces si se satura un área pues abrimos otra, el tema era precisamente, para no gastar en alternos, es lo que teníamos, usarlo a su máxima capacidad. Entonces ahorita actualmente... la zona más grande cuenta con 527 lugares, que es un espacio que tú ves cuando vienes de la carretera, es el que se ve más amplio, se llama la pirámide. Ahí es donde... sin embargo, pues tenemos aquí todo un edificio que es de estacionamiento y en algunas zonas tenemos... los alumnos a través de la credencial tiene una barra lectora, si eres alumno o empleado activo, la barrera en automático se abre, sino pues tienes que identificarte con firma... como lo hiciste tú ahorita no? Pero el alumno, está registrado tomando clases, entonces pasa de inmediato y en ese momento se genera un registro para luego cobrarle el estacionamiento. Para el empleado también es una prestación el estacionamiento, pero para el alumno es un costo.

E: ¿Como de cuánto es el costo?

M2: \$35 por todo el día.

M1: Por todo el día y puedes entrar y salir 20 veces, porque antes se cobraba por ocasión y ahí lo que detectábamos es que había alumnos que te llegaban y para no volver a pagarlo dejaban el coche estacionado aquí y se salían. Lo que necesitamos es que se roten los espacios para nosotros no gastar afuera, entonces a partir de que hicimos eso, digamos a partir del 2009, este... pues casualmente rota, o sea entran más usuarios al día.

E: Además de promover que los alumnos usen el transporte ¿han aplicado otras acciones o programas para desincentivar el uso del automóvil?

M2: Mantener el costo del bus, por ejemplo de las rutas...

M1: Hay un programa dentro de la universidad que se llama Campus Verde, entonces ellos por su lado, digamos que aquí se junta el tema de sustentabilidad con nosotros la necesidad de eficientar los servicios no? La Dirección de Operaciones, es porque necesitamos atender a la comunidad con servicios que no sean académicos pero que sean complemento, entonces nosotros nos dimos a la tarea de eficientar el

transporte, el estacionamiento y reducir costos, y ellos por su lado el de desincentivar el automóvil. Pero realmente, quienes se hacen cargo de esa parte es el programa de Campus Verde, en mucho nos hemos mantenido comunicados porque a nosotros lo que nos interesa es elevar, en este caso, la ocupación del transporte para reducir nuestro déficit. Pero ya como tal, ya realmente es este otro programa. Digamos que fueron programas que surgieron en paralelo, de repente hemos convergido en diferentes acciones no? Casualmente, de lo que ellos conocen de lo del tema de sustentabilidad, no nos han podido aportar mucho más de lo que nosotros ya, por un tema práctico y eficientar procesos y reducir costos hemos hecho, o sea, lo que nos han venido a proponer no es realmente... ahorita tenemos un tema del auto compartido, que en algún momento, cuando yo era estudiante lo hacía, pero resultaba que luego generaba conflicto porque los mismos alumnos se subían a un mismo coche para que bajara... o sea, engañaban al sistema pues. Entonces, actualmente, con esto de la automatización ya no es tan sencillo implementarlo, porque entonces necesitaríamos hacer muchos ajustes y en realidad, ahorita te digo, por lo pronto, esto es lo que nos interesa.

E: ¿Esto ha sido suficiente?

M1: Sí, porque otro tipo de programas implica más control que el beneficio que nos pudiera aportar realmente no?

E: ¿Han tenido algún problema en cuanto a que no lleguen las rutas en el tiempo programado?

M1: Por supuesto. Muchas veces.

H: Estamos... son, al día de hoy con las camionetas son cerca de 122-123 viajes diarios de entradas y de salidas. Entonces tú te imaginarás que en todos esos desplazamientos algo ocurre, hay en infinidad de... desde tráfico, ayer venían los viajes hacia Toluca y hubo un choque a la altura de la Marquesa y te colapsa totalmente Toluca, o sea hacen la fila de tráfico hasta el centro de Toluca y eso pues nos retrasa los viajes y llegan los alumnos tarde a clase, siempre se ha calculado los viajes, como te comentaba hace rato, con un poquito de margen para que lleguen unos minutos antes de las clases, entonces si hay un tráfico normal, si hay eventualidades normales de las que suelen... surgir durante la ruta, se resuelven con ese tiempo, con ese pequeño margen que tenemos.

M1: Pero de tus rutas diarias, ¿qué tanto fallarán en el horario?

H: Es por muy poco el porcentaje. Que dejemos tirados a usuarios, o sea... pasa de los ciento veintitantos viajes que tenemos diario, multiplícalos por los días del semestre, son un montón a la semana... yo hago una revisión semanal para ver que todos caigan perfectamente en la estadística, tenemos yo creo que...

M1: Son 950 usuarios diarios, de acuerdo al último... ocupación. Entonces, para nosotros son 950 coches que dejan de llegar a la universidad porque vienen en un autobús no? Y los problemas de tráfico, los tienen en el autobús o en el coche. Al final, el que viene en autobús o en el coche, pues va a llegar igual de tarde no?

H: El porcentaje es mínimo, te podría decir que sí ha llegado a suceder porque bueno... hay un operador nuevo, o sea siempre hay alguna eventualidad extraordinaria y en ese sentido es extraordinario, de hecho yo tengo el interés de empezar a medir la eficiencia de todos los viajes al llegar temprano, entonces ahí le apuesto directamente en cumplir con el horario, le apuesto directamente al compromiso de los concesionarios para que cumplan con el usuario. Entonces, se mide también con respecto a las quejas, son mínimas las quejas que tenemos. Siempre habrá eventualidades, te digo, y muchas son ya hasta de carácter personales, de el operador no me saludó, o sea que son cosas totalmente... subjetivas, que realmente una falla en el servicio, o sea el porcentaje es mínimo de falla.

- E: ¿Hay como un estimado de que algunas rutas sean más eficientes que otras?
- H: No, yo creo que son estándar eh... por lo mismo que lo tenemos contratado, hay un contrato firmado con los concesionarios, con infinidad de cláusulas, esto... para asegurar el servicio, los cuatro concesionarios que tenemos son de los principales en México que... Toluca, nos atiende el Caminante, que tiene la experiencia completa entre Toluca y el Distrito, UTEP y COTREP, que son las principales transportadoras en México, entonces estamos este... estamos cubiertos en eso, no... sí falla pero el porcentaje es mínimo.
- E: ¿Cuánto dura cada ruta?
- M1: Yo creo que el más largo será de ¿una hora o más?
- H: Como hora y veinte el más largo.
- M1: ¿Y el más corto será de 20 minutos?
- H: Tal vez, hasta quince. De Palmas hacia acá, de las Águilas para acá...
- M1: Los largos pueden ser...
- E: ¿Qué ruta es la que dura más?
- H: 5:50 sale de Acoxta para llegar a las 7, o sea... en Lindavista 5:40.
- E: Me decían que tienen como un horario de llega a las 9 de la mañana, ese para las rutas, supongo que es cuando hay más tráfico, ¿se calcula el mismo tiempo?
- H: Son diferentes, están revisados y planeados durante...
- M2: Entre más temprano, pues es menos tiempo porque hay menos tráfico, pero si tú quieres venir a las 9, tienes que planear mínimo una hora y media.
- H: Por ejemplo el de Acoxta... bueno ese ya lo resolvimos con eso de la Autopista Urbana Sur, metemos la camioneta en Perisur y sale hasta acá arriba hasta las Águilas, entonces son 4km ó 5, pero ahorramos en tiempo.
- E: ¿Se vieron muy beneficiados con la obra?
- M2: Sí, o sea está muy caro porque... te cobran... de las Águilas para acá son 2 km y te cobran \$20 y ahorita están cobrando \$20, pero después lo van a subir como a treinta y tantos no? Pero al final lo ves en tiempo no?
- H: Y esa gente del Sura la estamos trayendo en horas pico, donde metimos la camioneta para optimizar. En el resto de los horarios muy temprano o un poquito más hacia la media mañana ya llegan muy bien en camión, entonces ya no tenemos... pero hubo un tiempo, en que... cuando comentaba Carolina que se colapsó la zona por tanta obra vial, que la de Acoxta para llegar a las 9 de la mañana, la sacábamos a las 6:40. Imagínate, veinte para las 7, para llegar a clase de 9. Era... casi dos horas. Prácticamente una hora cuarenta, una hora cincuenta. Fue cuando no tuvimos otra solución, sólo aguanta el tráfico y el camión tenía que venir ahí.
- E: Los destinos, digamos llegan los estudiantes a un punto, los trabajadores a un punto y el camión ahí está.
- H: Sí, eso se basa... uno de los principios del transporte. No nos daría para pasar por cada uno a su casa. Los especialistas, los concesionarios nos hicieron los trazos de las rutas para hacerlo eficiente lógicamente por avenidas transitadas, avenidas fluidas y puntos de acopio donde juntamos a la gente en tal horario. Trabajamos con itinerarios y que están muy bien trabajados y muy bien pulidos por concesionarios operadores que ellos ya saben que deben traer ese horario de que ya saben de que su siguiente parada es a las 8:50, la siguiente a las 8:53 y así... tienen que ir, y están muy planeado por las zonas.
- E: Del 20% de las personas que por lo menos una vez lo han usado, ¿saben si ese 20% lo dejó de usar porque no le gustó, o las razones por las que ya no lo usaron de nuevo?
- H: Pues... en este momento, está corriendo una encuesta que está liderada por Campus Verde, que está preocupada por un asunto global, por un asunto de, yo por ejemplo...

- mi función principal es preocuparme por el que está en el camión no? Daniela se preocupa por el que trae el coche, pero esta parte de la Campus Verde, es quien se está preocupando por quien trae coche y de repente tocó el bus y ya no lo usó, por qué no lo volvió a tocar, ahí es donde se va a sacar información. De hecho yo ya contesté la encuesta y sí habla muy específicamente de “si usas el bus porqué lo usaste una vez o por qué...” de hecho te va contabilizando cuántas veces lo usaste y por qué no lo volverías a usar o cuál sería tu razón...
- M2: Y te ponen varias opciones: por comodidad, porque se te hace caro no?
- E: Porque pudieran haber usuarios potenciales no?
- H: La gente que está haciendo esto es Campus Verde, y se ha venido cocinando desde hace mucho tiempo, desde hace muchos meses para llegar a un plan maestro, a un plan global de movilidad. De hecho está involucrada una empresa global CTS Embarq y del Banco Mundial, que están buscando recursos. Trajeron personal de los Andes, de Chile no?
- M2: De Colombia.
- H: Han traído a expertos de Estados Unidos en movilidad. Este... han hecho muchos esfuerzos, no solamente para... parece ser que la universidad está lidereando pero quieren involucrar toda la zona de Santa Fe, corporativos, empresas, el Tec.
- M2: Y también nos han preguntado qué hemos hecho, por ejemplo lo de la bicicleta... que bueno, tú ya viste que no hay infraestructura para acá... entonces, bueno se están buscando alternativas para mejorar la movilidad.
- E: Justo eso quería comentarles. Contacté a unos chicos de aquí de la universidad y que estaban proponiendo un Programa de Movilidad Sustentable en Santa Fe, que básicamente pretende fomentar el uso de la bicicleta, pero ellos me comentaban que aún lo veían muy difícil por la estructura urbana que tiene Santa Fe y de que muchos no están dispuestos a dejar su auto para llegar a la universidad en bicicleta o a partir de otro medio.
- H: Creo que esa pregunta... se ha hecho en varias reuniones que hemos tenido, donde hemos participado con Campus Verde. Qué tendríamos que tener o hacer la universidad para que dejaras tu coche, ese creo que... cuando logremos encontrar una respuesta, que todavía no lo sabemos, una respuesta en la que podamos colaborar... hay, se han hecho comentarios en las pláticas donde hemos estado de tener disponibilidad de... aquí coches para que tú a lo mejor utilices el transporte y si quieres salir a comer... tengas un coche a disponibilidad, que vayas al centro comercial y regreses, y que regreses a tu casa en coche. Hay ideas y propuestas que se pueden aplicar para intentar a responder esa pregunta.
- E: ¿Se ha pensado en que... en lugar de esta opción del coche que sea en bicicleta?
- M2: Sabes cuál es el tema de la bicicleta y que lo estuvimos analizando... este... la infraestructura, no hay infraestructura. Entonces si tú sales... te planchan, para empezar. Y luego... y dos, sí, yo me di a la tarea de buscar un proveedor que nos pudiera dar como el servicio de hacer la renta de la bicicleta y el que encontré me dijo... o sea... “sabes qué, yo no le invertiría, porque 1, se me hace muy riesgoso y 2, el mantenimiento de las bicicletas es muy alto”, y por ejemplo me dijo de la ecobici que tenían un sistema muy bien planeado y varias cosas que... se podría imitar siempre y cuando... tuvieras la infraestructura, pero para tener la infraestructura... primero hay que convencer a las autoridades... y de esa manera, pues bueno... no funcionaría. Así, así, no se podría, es muy peligroso.
- E: En el corto o mediano plazo, ¿tienen proyectos para mejorar la movilidad de la comunidad universitaria?
- M2: Pues ahorita, seguir con la parte de bus, este... ofertando rutas. Hacemos promoción de... bueno, recibe Héctor como sugerencias para la apertura de rutas... nosotros

abrimos rutas, a pesar de que a veces no se llenan, a veces van tres personas, y ahí está no? Obviamente, después nos vemos en la necesidad de cancelarlas, porque con 3 personas... pues no... no ayuda, pero sí tratamos de tener así la apertura de oye, si tienes alguna sugerencia, pues sí aquí está no? Se aplican encuestas, a través de un buzón... hay como muchos canales de comunicación para nosotros tener información del alumno. Te digo... las campañas... ¿hace cuánto hicimos las últimas? Hace dos años... de arma tu ruta o ¿año y medio?

H: Como año y medio.

M2: Año y medio hicimos una que se llamaba "Arma tu ruta" entonces... así decía, si tienes una ruta manda un correo... hubo mucha publicidad en el estacionamiento... aquí dentro de los edificios... pero aún así... y ha crecido, ahí está la prueba y seguimos en ese mismo canal.

H: Y el esfuerzo que está haciendo Campus Verde con este proyecto, es de lo más significativo a mediano plazo, a corto plazo, este... en el sentido de que quieren involucrar a recursos humanos para que afecte directamente el transporte del personal o se está pensando en esta encuesta, que está pensando directamente en cómo beneficiar también a la movilidad del personal y pues también de los alumnos. Estos números son, el 98% de estos son alumnos. Y el proyecto es a nivel Santa Fe, a estas personas de CTS les interesa mucho, el proyecto lo ven a nivel Santa Fe, no beneficiar sólo a la universidad sino a todo Santa Fe.

E: ¿De qué manera la Universidad está involucrada en este proyecto piloto de CTS Embarq y el Banco Mundial?

M1: Como un participante más de la zona, ellos liderean y llegan a hacer propuestas. La verdad cuando han presentado directamente lo que hemos hecho... no nos han sabido ofrecer unas alternativas diferentes. Entonces, más bien, nosotros nos hemos ilustrado mucho durante todo este proceso.

E: O sea que no llegaron con un plan y hacerlos partícipes...

M1: Llegaron con esta idea de las bicicletas, pero está este problema... lo del auto compartido, ya lo realizamos... o sea, realmente lo que ahorita ha estado funcionando es ese crecimiento de este servicio que es el de los autobuses.

E: ¿Han tenido comunicación con las demás instituciones educativas de la zona, con el Tec, con el CIDE?

M1: Nos buscaron los de la UAM Cuajimalpa que están por abrir...nos dijeron que el rector nos estuvo buscando, nos reportamos con él para tener una cita para ver en que podíamos apoyarlos, pero no ha tenido tiempo de recibirnos. Supongo que tienen ahorita otras prioridades.

H: Y al Tec, no, la verdad que por cuestiones este... de que... (risas), nunca lo hemos buscado.

M1: Te voy a decir, en el Tec, utilizan el transporte obligatorio para las primeras generaciones, creo que es hasta tercero o segundo semestre, por el tema de capacidad de sus estacionamientos. En la universidad, sí es un tema del modelo de educación que manejamos, que nada es obligatorio más que vengan y estudien, y para eso hay sólo que venir a estudiar. No se les obliga a ningún servicio que no quieran ellos. Entonces, por eso nosotros podríamos... para nosotros sería muy sencillo que nos dijeran, de primero a cuarto semestre, se viene todo mundo en camión, porque aquí yo no tendría déficit, sabría quién viene, de dónde viene y a qué hora viene, bueno... llenaría todos los camiones padrísimo. Sin embargo, la filosofía de la universidad es que aquí cada quien hace uso del servicio que quiera y va a pagar si quiere por ese servicio, no te vamos a cobrar en la colegiatura por un transporte que a lo mejor no te interesa o por un estacionamiento... si usas el estacionamiento, lo pagas, si usas transporte, lo pagas y te vienes en el metro, en el

- metrobús o el pesero... pues, pagas tu pesero. O sea, realmente esa es la diferencia que tenemos con el Tec, en particular no?
- E: ¿Tienen algún conocimiento de si hay alta rotación del personal por cuestiones de accesibilidad a la zona?
- M1: No, la verdad es que el personal... tenemos personal en la universidad... el personal que se va de la universidad es por jubilación, porque tenemos muy buenas prestaciones, tenemos todos estos servicios que complementan... el estacionamiento es gratis para los empleados...
- H: De algunos casos que conozco, creo que es al revés. Hay gente, empleados que viven en las salidas de Puebla, que viven Tláhuac, que viven en Ciudad Azteca y que hacen, tres horas para llegar a la universidad y aquí siguen. Hay muchos empleados que viven en Toluca, que prefirieron a lo mejor dejar la ciudad y que ahora viven en Toluca y se desplazan como pueden, en coche o en el transporte ofrecido por la universidad, sí no ha sido un problema la movilidad en Santa Fe como para tener alta rotación de personal.
- E: ¿Consideran de qué parte es más accesible llegar a Santa Fe, si de la parte de Toluca o del resto de la Ciudad?
- H: Mira, con estas mejoras que se hicieron con la autopista urbana, los puentes acá que conectan... o que están por terminar... no sé si viste que acá por Constituyentes por fin van a construir una bahía para desahogar Constituyentes, para que se quiten los camiones. De bajada también están los camiones, otra bahía de transporte público, todas esas mejoras que ha hecho la ciudad, la parte de las Águilas que también conectó, el puente de los poetas que tiene 4 años, a lo mejor. Todas esas mejoras han ido desahogando, a estos tiempos. Si me preguntas hace 4 años, la mejor opción era Toluca, para llegar a la Condesa, hacías hora y media y para Toluca hacías 30 minutos, pero yo creo que ahorita está muy parejo. Porque ya también se está congestionando la conexión entre Santa Fe y Toluca. Ha incrementado los desarrollos habitacionales, se ha incrementado mucho la conexión. Por ejemplo la prepa, nos ponemos en medio de Santa Fe, la prepa abre en agosto, abre ahí en Salazar, en la Marquesa, entonces seguramente eso será algo que va a abrir más la comunicación entre Santa Fe y Toluca, teniendo una preparatoria de primer nivel.
- E: Cuando tuvieron el problema de saturación del estacionamiento, ¿en algún momento se pensó en cobrar por el lugar de estacionamiento también al personal con el objetivo de desincentivar el uso del auto?
- M1: Como es una prestación que se tiene por contrato colectivo, pues no. De los mil y tantos empleados que somos, hay como 800 lugares para ellos. Pero no siempre se llena a su máxima capacidad esa zona.
- M2: De hecho en horario pico usamos esos lugares restantes para los alumnos.
- M1: Lo que no queremos es rentar lugares afuera para que acá esté vacío el lugar de profesores. O sea, si es necesario se abren las zonas y se llena de coches.
- E: ¿Cuándo fue que dejaron de rentar en otros lugares? ¿Fue en el momento en que se amplió el estacionamiento?
- M1: No, a partir de que se implementó el bus. Porque la torre de estacionamiento la terminaron como en el 2005 y esto empezó a crecer hace dos años, que fue que dejamos de rentar.
- E: ¿No eran suficientes los lugares aumentados del estacionamiento?
- M1: No. Por eso se le dedicó tanto a este servicio, aún siendo deficitario. Ahorita si yo cancelara el iberobús, tendría que meter 900 coches, de los que están viniendo diario en autobús, en dónde no?
- E: ¿Tienen proyección de crecimiento de este servicio?

M1: Como puedes ver, cada vez tratamos de captar más. Lo que no podemos es proyectarlo, porque es muy difícil saber de dónde vienen los nuevos alumnos, eso hasta que no están inscritos. Realmente se hace sobre datos reales a la densidad de población, o sea geográficamente se ubican códigos postales, etc. Y se va moviendo la conformación de la población no? Pero es difícil proyectarlo porque no sabemos.

M2: No tenemos una demanda concreta. Hoy yo puedo llegar en bus y me regreso en coche con alguien no?

H: Sí, mira, claramente se ve aquí. El rojo y el azulito es Acoxta y Pacífico, de este a este semestre se incrementó Acoxta y de este semestre a este, bajó un poquito Pacífico, entonces... ahí es donde se va marcando la densidad y la oferta de nuestras rutas o de las unidades como decíamos, si analizamos estas zonas y ahorita vemos el mapa para que veas cómo están las rutas, cualquier usuario o alumno que venga a ingresar a la universidad, le muestras ese mapa y casi seguro algo le va a quedar cerca de su casa, entonces hemos hecho muchos esfuerzos por distribuir las rutas así como utilizar este medio de la pista urbana para beneficiar ese servicio de que llegue rápido a la universidad y esto... pero creo que estamos muy cubiertos, muy cubiertos... este esfuerzo de este semestre que fue de camionetas, la gente de Cuajimalpa... hay gente extraña como la de las Lomas de Chapultepec, que hay una alta densidad de usuarios dados de alta y que tenemos registros de que ahí viven, hemos puesto camiones, hemos puesto camioneta, hemos puesto de todo y no se suben, y no se suben y no se suben, y parece ser que nunca se subirán. Ahí es donde viene la pregunta cómo le hago para quitarte el coche, cómo le hago para captarte... o que disminuya el uso de tu coche, ese es el gran reto.

E: ¿Tienen conocimiento de ese 15% que lo usa, si son de los primeros semestres o de qué semestre son?

M1: Generalmente son de los primeros semestres porque los de más semestres, ya trabajan, entonces necesitan tener más movilidad pero casi lo que captamos, que en su mayoría son primeros semestres. Además, vienen muy acostumbrados al transporte obligatorio del nivel medio, entonces... como que siguen con esta inercia, de que se hizo obligatorio en algunos colegios...

H: Y que mira, como ha ido creciendo, lo tenemos muy claro y evidente que si el primero semestre le damos un muy buen servicio y estamos todos los días en ello, en que la unidad esté limpia, que llegue a tiempo, lo principal, en que se cumplan los horarios, lo vamos a convencer y va a ser un cliente cautivo, no va a ser un usuario... y bueno, ya ni te digo de las lejanas. Toluca, entre Toluca y Santa Fe, no hay de otra más que te bajas a Observatorio o te subas aquí a la carretera que quien sabe por dónde se vayan no? Entonces, no hay oferta. Entonces, si eres alumno de la universidad, es más si eres... hemos detectado ex alumnos de la universidad, que ya lógicamente terminaron su carrera y trabajan en Santa Fe, utilizan el servicio de Toluca de bus o cualquier otra ruta, y eso para ellos es... son miembros de la comunidad y lógicamente pagan su pasaje y les es muy cómodo.

M2: Además, en las empresas ya no te dan lugar de estacionamiento, otra cosa muy importante. Por ejemplo, mi novio trabaja en Nestlé y no tiene estacionamiento, está en una lista de espera y como empleado, creo que está en el lugar 500... y empezó en el lugar 1500 hace dos años y ahí sigue no? Entonces, bueno...

H: Ese es uno de los grandes beneficios como empleado de la universidad no? Y nos han propuesto... han venido especialistas de movilidad en transporte... y dicen cóbrale a los empleados y de ahí generas... pero es un tema laboral...

E: De manera personal, ¿ustedes llegan a la universidad en automóvil?

M2: Sí.

E: ¿Me podrían decir más o menos como de qué zona vienen?

M2: De la del Valle para acá.

H: De Polanco para acá.

E: ¿Cómo viven esta parte de llegar a Santa Fe en cuanto a la accesibilidad, el tiempo...?

M2: Pues mira, últimamente ha mejorado mucho por el tema de que ya hay más... ya terminaron obras. Ya terminaron la Supervía... el año pasado sí podías hacer muchísimo tiempo, ya ahorita disminuye el tiempo, entonces... pero si te vienes en transporte público, si está como complicado porque... en el horario pico... está lleno y entonces está muy complicado. Entonces, si podría ser como una de las respuestas que te lo podría decir personalmente, no global, pero sí es muy complicado venirte en transporte público porque uno, es la hora pico del metro... dos, no hay mucho transporte hacia acá y el que hay, pues van llenos y vas así... vas incómodo, o sea...

M1: No, y como que el transporte que se ha desarrollado por la zona es de la iniciativa privada, yo creo que el gobierno ha intervenido poco en la zona de Santa Fe, no sé si pensando en que es una zona este... de nivel de calidad muy alto, sin embargo todos los empleados de tantos comercios que existen aquí, pues de alguna manera, se están tardando las autoridades en voltear a hacer algo al respecto. Porque es gente que hace maromas para poder llegar a su trabajo no? Y que tiene que cumplir con un horario...

M2: Además, como que los puntos donde se toma la gente es Observatorio, Tacubaya, Patriotismo, por ahí no? Entonces ya ahí tienen sus negocios, ya hasta hay unos famosos taxis de la muerte... y estos te cobran entre 25-30 pesos por viaje.. y se vienen matando, van 4 personas y... se vienen matando. Yo me he subido y vienen muy mal, o sea... vas así con el Jesús en la boca porque... manejan muy mal, se meten en sentido contrario, golpean a los coches, o sea... dices, bueno, si tengo que llegar, me tengo que subir o porque si no tengo que esperar el camión que se va a tardar "n"... está bien complicado, no está fácil.

E: ¿Alguna vez has tomado la alternativa del transporte público para llegar?

H: Sí, de hecho en ocasiones no he tenido coche y mi manera de llegar es transporte público en este... en un camión al metro Chapultepec. Del metro Chapultepec a Observatorio y de ahí en el transporte de empleados, ese no me cuesta a mí y pues... así lo utilizo, que tendría que llegar como unas diez calles para llegar al bus y de ahí, ya sin necesidad de caminar esas diez calles me subo al bus pero ese me cuesta, entonces yo mido que no... porque ese me cuesta como empleado, pero tengo la facilidad en transporte público, hacer dos trasbordos y tomar el transporte de personal sin costo. Pero venir en coche, como decía Daniela para acá, de hace dos años para acá, tuvimos que cambiar nuestras actividades, o sea... levantarte de plano media hora más temprano porque era aguantar Constituyentes a como estuviera...

M2: Para llegar, no... yo de plano me iba de aquí 8-9 de la noche porque la verdad era imposible, mejor me esperaba porque decía no... yo por ejemplo prefiero llega un poco más tarde, irme mucho más tarde... ayer me fui tipo 8:30 e hice 25 min a mi casa, entonces si me voy más temprano... llego casi igual.

E: ¿Ustedes lo notaron únicamente por las obras?

M2: Sí, por la supervía.

H: Si por las obras, han venido a mejorar... por supuesto que no lo eliminan pero van atenuar un poco, la subida está cargada todavía pero avanza...

M2: Aunque si chocaron o hay una llanta ponchada... pues ahí se detiene no?

E: ¿Antes de iniciadas las obras cómo era llegar aquí?

H: Si te soy sincero, quede grabado o no, estaba igual. O sea... yo si te soy sincero, estaba igual, el beneficio... no lo vino a mejorar, desde mi perspectiva, de este lado... de la Supervía, por supuesto es de cuota y por supuesto hay poca gente que tiene

acceso, lo vivo porque ya tenemos una ruta que transita ahí y es extraordinario el avance, pero de este lado de Constituyentes, muy poquito atenúa, pero eliminar el problema no. Pero si me preguntas antes de las obras... pues estábamos bien, fluía como quieras, pero bueno...

M2: Por eso te digo que prefiero irme más tarde porque avanzo más y hago menos tiempo.

E: Eso es todo, muchas gracias!

**Entrevista individual a:** Juan Manuel Torres Rojo  
**Ocupación:** Secretario General del CIDE  
**Lugar de entrevista:** Instalaciones del CIDE  
**Fecha de entrevista:** 3 de Mayo, 2013  
**Entrevistado por:** Miriam Monterrubio Hernández.  
**Duración de la entrevista:** 40:24 min.

- E: Bueno, pues si pudiera decir su nombre, el cargo que tiene aquí en el CIDE.
- H: Mi nombre es Juan Manuel Torres Rojo y soy el Secretario General del CIDE.
- E: Quisiera que me platicara si aquí en el CIDE llevan a cabo ciertas acciones, programas con respecto a mejorar la manera en la que llegan tanto sus trabajadores como sus estudiantes hasta acá, en esta zona.
- H: Eh... la manera más directa sin duda son los... todo lo que se hace de transporte colectivo, tanto con el personal como con los alumnos, algunos profesores también lo utilizan... en diferentes horarios, tanto en la mañana como en la tarde. Tarde y noche. Eh... tenemos transporte que viene desde dos terminales del metro, una la de Tacubaya y otra la de... ah... se me olvida... Juanacatlán. Este... vienen en dos horarios diferentes, un viaje muy tempranito que llega aquí alrededor de las 7:30 y otro que va llegando entre 8-8:15 y por la tarde hay uno que sale como a las 4 de la tarde y otro que se va a las 7 de la noche, verdad. Este igualmente a las dos terminales. Hay un... una combi colectiva, porque no es mucho el personal, que va hasta... hacia más al poniente donde recoge a 6, 7 personas... a la altura del municipio que está aquí a lado, adelantito de Cuajimalpa, ya es en el Estado de México, también para traer personal. Este... sí es complicado, sobre todo para muchos alumnos, el hecho es que... sobre todo para la subida se les complica. Eh... y se complica más a la hora de las 9-9:30. No es mucha la gente que entra a esa hora, generalmente las clases empiezan entre 7:30-8 de la mañana, entonces eso ayuda en gran parte a que no tengamos esos problemas, se dificulta para algunos profesores, sí es cierto. Entonces, o los profesores llegan muy temprano o de plano van llegando a las 10 de la mañana, y... los que llegan temprano, se van como a las 4-5 de la tarde y los que llegan ya más tarde se van después de las 6-7 de la noche, precisamente para evitar esos problemas de tráfico, sobre todo aquí en el embudo que tenemos aquí abajo no? Que es lo que complica las cosas. La mayoría de los profesores vive sobre todo a la altura de Insurgentes, en esa zona, muy pocos recorren distancias muy largas, hasta el sur de la ciudad... y los que viven hasta el sur de la ciudad... muy pocos en el oriente... hacia el sur, se vienen por el nuevo circuito que al parecer ha mejorado notablemente sus tiempo, prácticamente a cualquier hora, no sufren mucho ese problema. Me han comentado que el mayor problema es de bajada sobre todo a las horas pico, a las 5, 6:30-7 de la tarde, este... y ya hacia la altura del periférico ya no tanto en esta zona. Pues estas son de las acciones que podríamos decir son dos, las directas y las indirectas en cuanto a horario no?
- E: ¿Me podría decir más o menos desde cuándo es que implementa esta opción del transporte colectivo para los alumnos?
- H: Tiene ya muchos años, muchos años. Eh... yo diría que alrededor de unos 15-18 años, porque ahorita es el tráfico, pero antes era el aislamiento del CIDE, antes de todo el desarrollo de la... del... centro comercial y de los centros de negocios, esta zona estaba muy aislada.
- E: ¿Desde qué año está establecido el CIDE aquí?
- H: El CIDE, vamos a cumplir 40 años el año que entra... entonces ya tiene buena cantidad de tiempo. Y... antes estaba muy aislado, antes no existía, era todo tiraderos

- de basura y ya había servicio de transporte en los dos sentidos, no eran tan grandes... bueno, ahora ya tenemos un camioncito, pero antes era con servicios un poquito más pequeños, pero sí se brindaba apoyo tanto a trabajadores como a los alumnos no?
- E: Este transporte ¿tiene algún costo para los alumnos y profesores que lo usan?
- H: Mmm... no. Es servicio prestado por el CIDE.
- E: ¿Es un servicio totalmente ofrecido por el CIDE o está subcontratado?
- H: No, es servicio del CIDE que utilizan los mismos choferes de la institución. Este... y sí, porque en realidad el trabajo de mensajería y demás empieza después de las 8 de la mañana y ya se van turnando...
- E: ¿Mas o menos qué porcentaje o cuál es la cantidad de personas que se transportan en este medio?
- H: Realmente no son muchas eh... no ha habido demanda de...adicional. Eh... pero sí te podría decir que el camión de las 4 prácticamente se va lleno. En la mayor parte, lo ocupa el personal administrativo, muy pocos estudiantes y el de las 7, se va lleno de estudiantes. Supongo que por los horarios, las clases, el uso de biblioteca... etc.
- E: Con respecto... si no llegan por el transporte ofrecido por la institución, la otra parte... no sé si tengan conocimiento que hagan uso del transporte público el que se ofrece fuera o el uso del automóvil, ¿qué tanto porcentaje es el que lo están usando?
- H: ¿Qué tanto porcentaje usa el automóvil?
- E: Sí.
- H: Los profesores y muchos alumnos, también.
- E: Sabe ¿Cuántos lugares tienen disponibles de estacionamiento?
- H: Eh... el estacionamiento de acá abajo tiene 95 espacios, tenemos allá alrededor de 40 y acá debe haber alrededor de 20-25 espacios. Eh... tenemos problemas fuertes de estacionamiento cuando tenemos eventos. Este... y ahora que tenemos una construcción allá que nos quita unos 15-20 espacios no? Tanto allá como de este lado no? Este... hay planes para ampliar un poquito. Aún tenemos espacio donde podemos ampliar el estacionamiento y sobre todo porque la parte administrativa ahorita está en un edificio aquí abajo en Constituyentes. A finales de año se va a pasar a acá, ya estará listo por acá, entonces seguramente tendremos más problemas para el estacionamiento
- E: Entonces digamos que está como... a ¿su máxima capacidad el estacionamiento?
- H: Sí, ahorita sí.
- E: En cuanto a su plantilla de profesores, ¿Cuántos son?
- H: Somos eh... entre profesores titulares y profesores asociados, debemos ser alrededor de unos 140 más o menos.
- E: ¿Y de matrícula de alumnos más o menos?
- H: Eh... de matrícula de alumnos entre licenciaturas y maestrías... deberíamos tener unos 500-550 alumnos más o menos, y pongamos unos 100 administrativos más o menos sería la población del CIDE.
- E: Pero digamos que ha tenido más bien... como que... ¿se demandan más lugares de estacionamiento que lugares en el transporte que ofrece el CIDE?
- H: Pues realmente la saturación del estacionamiento ha sido en las últimas fechas y debido a la construcción que nos ha quitado algunos, pero insisto... en cuanto a demanda adicional, solamente... en los eventos, porque los eventos atraen mucha gente y en los eventos se nos van 50 espacios de golpe no? Este... pero no ha habido demanda adicional de servicio, hubo uno que nos pidió un poquito más hacia el poniente, pero de ahí en fuera no. Yo creo que parte de ellos es que ha mejorado notablemente el servicio público, muchas... y hay muchas más líneas de las que teníamos antes, no solamente las que pasan por la federal sino por las que vienen acá en Prolongación Reforma. Este... hay mucho más servicio de transporte público.

E: ¿Ha visto alguna mejoría paulatina de los años en que ha estado aquí el CIDE, en los últimos años?

H: Por supuesto, ahorita hablando de que hay una saturación aquí... pero antes no había servicio público. Si, o sea... yo tengo aquí más de 15 años y si era problemático llegar hasta el CIDE si no era por acá arriba y con los servicios especiales que venían nada más a Cuajimalpa, todavía eran transportes... casi foráneos. Este... pero... ahora hay mucho, mucho más servicio. Obviamente hay problemas complicados de embotellamiento no?, eh... pero a las horas de ingreso y salida de la gente, diría yo que hay un buen servicio de transporte.

E: ¿Se ha pensado como en acciones alternativas? Bueno, ahora que... como mencionaba que se llegaban a saturar los lugares de estacionamiento cuando hay eventos... o por la cuestión de los embotellamientos... ¿algunas otras acciones adicionales de las que se llevan a cabo para mejorar la movilidad de la gente que llega al CIDE?

H: Pues es realmente por evento no? Y cuando son eventos que implican traer a muchos alumnos y demás, sí seguimos estrategias de acomodarles nuestro camioncito... pero algo masivo que tengamos como una estrategia no. Porque todavía no llegamos a ese punto de donde tengamos una demanda adicional de este servicio público que se provee o por quejas relacionadas con... que no se puedan atender a los horarios. Yo insistiría en que el horario ha sido una buena medida, toda la gente de acá abajo entra a las 9, entonces lógico... que alas 9 es un verdadero caos. Tanto de los que suben como de la gente que baja. Este... yo llego aquí a las 7:30 de la mañana, realmente no hay ningún problema. Pero sí salir a esta hora es realmente complicado, entonces yo creo que una estrategia importante en la zona es este... hacer una secuencia de horarios, eh... algo que yo observé con mis hijas, mis hijas están en la zona escolar que está aquí abajo, y este... los horarios de entrada hasta el año pasado estaban escalonados, unos colegios entraban a las 7, otros a las 7:30, otros a las 8, entonces era de maravilla. Pero después unos los movieron de horario y se empezó a complicar, pero ahora que todos entran a las 7:30, eso es realmente caótico, porque pues no... entonces sin duda hay un efecto importante si hay una... secuenciación de los horarios no? Sobre todo porque las vías de acceso no son muy eficientes y están muy claros los cuellos de botella, dentro de toda la zona. Y esos cuellos de botella no tienen tanto que ver con ponerle segundo, tercer o cuarto piso, sino tienen más que ver con las salidas que tienen esas futuras obras no? Como en el segundo piso, que no tiene caso que pongamos uno segundo o tercero si las salidas no tienen el flujo apropiado. Entonces, eso es lo que está pasando aquí, de qué sirve que le pongamos un segundo piso a la zona de Cuajimalpa si va a ser un segundo piso de estacionamiento. Entonces, creo que no se ha atendido realmente esa parte de tener en cuenta los flujos en la zona, creo que lo que se hizo de... redireccionar toda esa zona en Santa Fe, en las vías grandes de cuatro o cinco carriles, ha sido bastante eficiente, y sin duda considero que es algo que se debería seguir haciendo en toda la zona. Se da mucha más vuelta, pero en las horas pico, no hay problema. Y es una zona que realmente, yo creo que son personas que vienen de muchas áreas, yo vivo muy cerca... y sábados y domingos, está solo. No hay gente.

E: ¿De qué parte viene?

H: Yo vivo hacia la zona de Santa Rosa, y pues bajo en fines de semana... y nunca hay tráfico.

E: ¿Tal cual está marcado que en horarios de trabajo es cuando es el caos en la zona?

H: Así es. Uno puede ver que después de las 7 de la tarde no hay gente, no hay tráfico. Después de las 8-9 de la noche no hay gente, no hay ni un alma. Este... pero a las horas de oficina, es realmente caótico. Sin duda mover horarios y mejorar los flujos

hacia optimizar... considerando que hay muchos flujos en muchos momentos, es una buena estratégica y no creo que haya muchas quejas al respecto porque la gente que vive allá abajo también es gente... tenemos pocas familias que vivan allá abajo, regularmente son parejas jóvenes, que trabajan el papá, la mamá, muy pocos niños verdad? Este... es una dinámica diferente... poblacional diferente, que implica obviamente estrategias diferentes de comunicación dentro de la zona no?

E: ¿Cómo vivieron ustedes cuando estuvieron lo de las obras que apenas están concluyendo? ¿Fue más complicado el poder llegar aquí al CIDE?

H: Sí era muy complicado, eh... creo que se mejoró notablemente la salida. La entrada sigue teniendo un cuello de botella bastante grande, eh... hacia abajo, como de una u otra forma hay más... más flujo. Me atrevería yo a pensar que es por el hecho de que la gente no tiene que llegar temprano al lugar, pero a la hora de salida a lo mejor es un poco más flexible. Este... y que también dada la lejanía digamos de la parte central de la ciudad, pues muchos de los envíos y demás, se concentran después de mediodía y se hace que las tardes sean más complicadas no? Ahorita para subir es... no, ahorita para subir entre 9 de la mañana... es caótico. Pero en las tardes el caos se acumula más.

E: ¿Cuáles son los puntos que usted identifica que son como los más caóticos, los que me menciona que son los cuellos de botella?

H: Pues definitivamente allá abajo, donde se juntan la Federal y la carretera. Este... obviamente ahí en Santa Fe, hay algunos puntos. No hay mucha comunicación entre Prolongación Reforma y la carretera y... obviamente no hay comunicación entre uno y otro sentido. Entonces para dar una vuelta hay que ir hasta Reforma o hasta Cuajimalpa y de igual forma por acá a menos que le des vuelta hasta Santa Fe, entonces... eso en el futuro le va a pegar a las vías de gran acceso porque pues no tienen salidas, por ejemplo si en la carretera hubiera un poco de más salidas, de más libramientos, que no concentraran sólo a un área, sino que pudieran salir hacia Av. Toluca o de la carretera poder salir hacia los puentes... eso le quitaría una enorme presión que se acumula ahí y mucha gente podría tener la opción de irse a dar la vuelta a otro lado. Este... pero eso es otra vez, el principio de que... de la tubería no? Saturamos la tubería y no le sacamos este... conexiones que puedan liberar ese enorme flujo que hay y este... creemos que con meterle un segundo piso a la tubería...y pues no, no es la solución. Las soluciones están más...

E: Considera que si hubiera más oferta de transporte público, ¿este problema podría mejorarse, solucionarse quizá?

H: Esa es una muy buena pregunta, porque uno en teoría podría decir que sí, pero el problema de transporte público, también está asociado a muchas otras cosas no? Generalmente... la gente que viene acá abajo y de todos lados, inclusive aquí en el CIDE tenemos personal que viene desde Ecatepec... hace poco comentaba con el de la gasolinera de aquí abajo que dónde vivía y me dijo que vivía lejísimo. Hay gente que viene de muy lejos, y eso es algo que también se esperaría porque es una zona que demandó muchos empleos en años recientes, cuando ya no había empleos allá abajo y es lógico que la gente que viene de muy lejos son los que se están empleando aquí. Es una dinámica muy lógica que la gente que trabaja aquí viene de muy lejos, porque no había aquí donde vivir y el único lugar era Cuajimalpa y ya estaba cerrado y saturado. Este... entonces algo que es claro es que la gente va a venir de muy lejos, si hubiera por ejemplo estrategias integradas en donde cerca de las estaciones del metro, cerca hubiera estacionamientos grandes eficientes y demás y que de las estaciones del metro hubiera servicios público creo que la gente si optaría por venirse en transporte público, pero todavía está muy desconectado, o sea de nada nos sirve mejorar el transporte público de dos metros hacia acá, sino mejoramos la posibilidad

de usar ese transporte público, entonces creo que es algo integral y sobre todo pensando en el perfil de la gente, la gente que actualmente usa transporte público si se mejora posiblemente va a tener mayor diversidad, pero la mayor parte de la gente ya no usa el transporte público entonces hay que incentivarlos para que usen el transporte público y van a salir de su casa y quieren llegar a un estacionamiento seguro que dejen su carro y esté a una o dos cuadras del metro y puedan y lo puedan tomar entonces si esa parte no se mejora pues por mas que le metamos este... un tren elevado y no sé qué tanta cosa había por allá antes, no lo van a usar porque esa otra parte no está completa igual que los segundos pisos no?

E: Sí, ¿usted tiene conocimiento de un proyecto piloto que tiene CTS Embarq y el Banco Mundial con respecto a mejorar la movilidad en santa fe?

H: No.

E: Bueno es que ese proyecto pretende incluir ciertas instituciones digamos unas universidades que están en santa fe junta con algunas empresas que están establecidas para crear como un proyecto, un plan estratégico de movilidad y de mejora digamos como el entorno no? Mejorar la calidad de vida y demás, entonces bueno hace unos días entrevisté a una persona de la universidad iberoamericana y mencionaban que efectivamente que ellos se habían acercado a conocer las medidas que estaban tomando pero que tal cual no llegaron como a proponer sino solamente a conocer lo que estaba haciendo, entonces, bueno también me decía que una carencia quizá era de que no existían como redes por ejemplo de manera educativa entre las universidades o las instituciones educativas que se encontraban en santa fe, ¿usted podría ver, bueno, como una vía o que fuera algo más eficiente que existiera ese tipo de redes en donde las universidades o instituciones educativas que están en la zona pudieran hacer como un plan integral para mejorar la movilidad?

H: Pues es probable aunque...yo creo que todas las instituciones ahorita tienen su plan de transporte de estudiantes, ósea, la universidad tiene uno muy grande, el Tec de monterrey tiene uno muy impresionante porque trae gente desde Xochimilco y son bastante eficientes eso si me impresiona porque tienen muchos, creo que es outsourcing, pero es muy eficiente porque no hacen ningún problema de tráfico y yo paso a la hora en donde se concentra más este... no hacen el problema que hace la zona escolar ni el problema que hace la universidad a veces en la entrada porque esos si hacen problemas complicados y allá no, quizá porque la estrategia allá es completamente outsourcing y aquellos se están moviendo y se van para otro lado y estos son propios la gran mayoría o son rentados pero por el tiempo fijo y ahí están, eso a lo mejor podría ayudar para que se diera la red y evitar estacionamientos prolongados de esos vehículos así como los tiene el Tec eso a lo mejor podría ayudar no se cuanto... para contestar esa pregunta necesitaría yo saber cuántos camiones se van vacíos, cuantas rutas, etc. pero yo creo que poniéndose de acuerdo a lo mejor habría alguna deficiencia por ahí en ese sentido no?

E: Y por ejemplo me decía ya que la mayoría de los que usan el transporte que ofrecen aquí en el CIDE es por ejemplo administrativos no? De personal y de alumnos sabe usted o conoce de alguna manera porque es solo el personal administrativo es que lo usan y no como los demás o como es que unos si lo usan y los otros no?

H: Bueno yo creo que hay una restricción de tiempo un profesor o unos alumnos pues prefieren tener la flexibilidad de tiempo de llegar a la hora que quieren e irse a la hora que quieren verdad?, y los administrativos pues están más ligados a los tiempos de entrada y salida digamos mas reglamentarios y fijos de la institución si? Este... que es el problema en toda el área eh... pero básicamente es eso.

E: Entonces este digamos que por el momento tienen planes de aumentar el estacionamiento

- H: El estacionamiento, vuelvo a insistir no ha habido una demanda adicional de servicio público de transporte público nuestro, este... pues si no... creo que mover horario ha sido una buena estrategia
- E: Y por ejemplo para los horarios de comida ¿ustedes tienen servicio?
- H: Hay comedor aquí.
- E: Ah ok entonces no hay necesidad de que los estudiantes ni los trabajadores salgan del CIDE.
- H: No, incluso hay trabajadores que entran a las 6 o 7:30 de la mañana tienen la hora para su almuerzo e incluso va a almorzar al comedor en ese sentido no hay problema
- E: Ósea digamos que quien llega al CIDE puede estar ahí y satisfacer cualquier...
- H: Prácticamente todas las necesidades el tiempo que está aquí.
- E: Bueno le preguntaba esto porque justo a quienes he entrevistado que están acá por santa fe mucho el problema es la hora de la comida no? Poder salir y buscar porque me mencionaban que hay dos tipos de problemas una es acceder y salir de santa fe y otra muy distinta es moverse dentro de santa fe, me mencionan es un tanto complicado por ejemplo para la hora de la comida.
- H: Es complicadísimo ayer baje a comer con un amigo en un restaurant y si es muy complicado sobre todo frente a la universidad toda la zona esa es complicada se ha complicado mas con la obra la del parque yo creo que estando listo el parque van por ahí a modificar unas cosas y limitar accesos este... pero si es un problema sin duda se va a mejorar notablemente por el estacionamiento hay mucha gente que le da y le da de vueltas buscando donde estacionarse, pero una vez que este el estacionamiento que va a estar abajo del parque eso va a mejorar notablemente la circulación y el hecho de que haya gente que se estaciona en triple doble fila cuarta fila no esté... si va a mejorar yo estoy seguro que eso va a mejorar mucho.
- E: Entonces evidentemente hay problema para moverse dentro de santa fe ósea ya estando en santa fe igualmente es caótico tener que moverse.
- H: Depende de la hora eh es a la hora de comida a la hora de entrada o de salida de otra forma no le veo yo mucho problema.
- E: ¿Usted considera que es fácil caminar por santa fe?
- H: Fácil caminar por Santa Fe esa es muy buena pregunta porque la respuesta de eso depende de las horas porque caminar por santa fe en fin de semana es una delicia y entre semana a las horas también es factible sin ningún problema el problema se complica a las horas de la comida hay muchas concentradas curiosamente a la hora burocrática de comida dos tres de la tarde uno pensaría que se pudiera dispersar un poquito más a partir de la una de las doce pero no, uno va a las doce y no tiene mucho problema este... hay otra oportunidad de mejora el hecho de que se puedan... no solo los horarios de entrada, sino las horas de comida y demás puede mejorar mucho ahí si hubiera por ahí una red importante sé que la red de colonos ha querido trabajar en eso los colonos de santa fe pero este... un problema que yo veo, no me ha tocado sufrirlo, es en la parte de los corredores donde han hecho más carriles, el atravesar de un extremo a otro creo que les resulta complicado porque han puesto a gente para que le haga parada a los vehículos para que la gente pueda pasar por estos topes amplios este.. Ese podría ser algún problema ahí más que educación creo que si ponen semáforos va a ser mas caótico y si es educación vial para que dejen pasar ahí al peatón o conjunto de peatones porque si si empiezan a poner semáforos eso va a ser caótico caótico caótico en este... horas pico.
- E: Porque igual bueno lo que yo he visto cuando he venido a recorrer la zona es que se maneja a altas velocidades cuando es posible yo noto que manejan muy rápido y que incluso donde hay cruces señalados para peatones pues no se respeta no o sea justo veo como la gente tiene que correr para cruzar del otro lado y manejan muy rápido

- H: Pero eso ha sido precisamente por el mismo problema que antes eran dos carriles y ahora son cinco entonces hay chance de moverle esa es la parte de educación vial que yo insisto en que es importante fortalecer bajo estricta vigilancia de inicio e incentivar esa educación vial porque esa es por las oportunidades que se abrieron a la hora pico no hay esa oportunidad, pero las horas pico son cuatro cinco al día entonces si hay un problema allá sobre todo del otro lado.
- E: Y con respecto a eso de que se abren mas vialidades y que se convierte más problemático para los peatones digamos cruzar usted cual sería su opinión que se está beneficiando mas al que viene en automóvil hacia Santa Fe o sea que se da preferencia al que viaja en automóvil o que se beneficia la parte peatonal o de la gente que pues tiene que transitar caminando este considera que hay como bueno las acciones que se han llevado a cabo han tenido preferencia hacia cierta parte de la población.
- H: Pues es difícil decir si todos los que están caminando tienen o no tienen coche esa sería la primera respuesta pero es lógico pensar que si se abre una carretera se está beneficiando a los que traen carro, pero yo creo que aquí sería prejuicioso de mi parte que dijera yo que se está beneficiando únicamente a los que tienen vehículos porque se está beneficiando a todos el acceso a los que tienen vehículo de alguna u otra forma le da beneficios a los que utilizan un camión o transporte público de igual manera yo creo que lo hace falta ahí es mas educación vial y mejorar digamos las estrategias de... reforzar las estrategias que aseguren el paso peatonal y yo creo que va por ahí el asunto este...porque otra vez si no se hacen esos mecanismos se hace caótico y los que caminan y los que no caminan van a tener problemas si yo creo que mas educación vial y mejorar la seguridad de los peatones y también la educación peatonal y porque también hay algunos que todavía se avientan.
- E: Y en algún momento digamos aquí en el CIDE se ha pensado en una relocalización por tener estos problemas del acceso hacia la zona o nunca se ha...
- H: No, yo creo que no está en nuestro objetivo, nosotros tenemos una enorme ventaja podemos entrar por aquí o podemos entrar por acá somos de las pocas que tenemos acceso yo diría a lo mejor es el único terreno bueno la colonia de acá atrás también tiene eso por esa forma por la carretera pero nosotros tenemos acceso de los dos lados.
- E: Si ósea no están forzados a llegar solo por un lado.
- H: No, no.
- E: Digamos el CIDE está ubicado estratégicamente en este caso.
- H: Pues si porque podemos entrar este... tanto por la federal como por acá en los dos casos tenemos accesos a ambos lados en fin digamos estamos privilegiados en relación en términos de accesibilidad.
- E: ¿Y ustedes no han tenido el problema de que el personal decida irse por cuestiones de difícil acceso hasta acá?
- H: No, no, es una pregunta interesante porque tenemos una altísima proporción de gente que lleva 20 años trabajando en el CIDE son gente que tienen años y años trabajando aquí sobre todos los administrativos en los profesores si hay una rotación importante, pero no son razones de que se vayan por lejanía o accesibilidad.
- E: Y tienen conocimiento ¿de qué parte o de dónde la mayoría del personal viene o de que puntos de la ciudad son?
- H: De la zona de la condesa de la colonia del Valle y los que viven acá en la zona poniente en Cuajimalpa o arriba de Cuajimalpa muy poquitos de la zona sur de la ciudad vienen para acá son relativamente pocos.
- E: No tienen personal que venga por ejemplo de Toluca.

H: Mucho, pero no hay problema hay dos choferes aquí que vienen de Toluca es mas vienen de la zona del aeropuerto de Toluca si tenemos mucha gente razón por la cual mandamos un camioncito aquí adelante.

E: De hecho también esta cuestión que me mencionaba el acceso por la parte de la carretera se les facilita bastante.

H: Si si si hay mucha gente que viven a lo mejor no hasta Toluca en Metepec si hay muchos que viven hacia allá.

E: Digamos que el personal del que hay mayor conocimiento pues vienen de distintas partes de la ciudad y aun así no ha sido ningún problema para poder llegar hasta acá.

H: Pues no o sea si es lejos no? Pero para alguien que vive en Toluca realmente son 15 min.

E: Si pero no ha sido un factor determinante para que decidan irse no? O sea dejar de venir a trabajar.

H: No, no.

E: Y de estudiantes sabe más o menos de que parte de la ciudad vienen más?

H: Más o menos son también las mismas zonas aunque tenemos una diversidad enorme llegan a venir desde Ecatepec hasta Xochimilco.

E: Pero digamos que el promedio son de las mismas zonas del personal.

H: Si así es si hay mas diversidad pero este tampoco hemos tenido problemas de que se vaya por que está lejos.

E: Entonces podría decir tanto personal como estudiantes están satisfechos con el acceso que tienen al CIDE la manera en que llegan en que se van.

H: Pues yo creo que nadie está satisfecho con lo que tiene cuando se puede mejorar pero digamos se puede vivir con el problema yo creo que en el caso de los trabajadores y profesores ha sido un proceso que hemos vivido desde que esto estaba completamente aislado hasta ahora que se ha poblado enormemente y de alguna u otra forma se están buscando alternativas de adaptación que de igual u alguna otra forma nos han favorecido nuestra ubicación hemos buscado transporte colectivo hemos buscado mejorar los accesos el acceso de allá abajo que tendrá unos ochos nueve años mejoro notablemente la circulación en fin se han buscado estrategia de cómo mejorar.

E: ¿Antes solo había el acceso por parte de la carretera?

H: Nada mas en la federal para llegar al CIDE uno tenía que ir hasta Cuajimalpa y regresar pero ahora el acceso allá abajo ha mejorado sin duda.

E: Y durante el tiempo que ha estado en el CIDE han ya aumentando los lugares de estacionamiento.

H: Si porque antes el único estacionamiento era este.

E: El del frente.

H: El del frente ahora tenemos dos ha mejorado, obviamente hemos crecido.

E: Se ha mejorado en la accesibilidad a los espacios disponibles...

H: Si si ha habido una mejora una mejora sustancial.

E: Eso es todo muchísimas gracias.

H: No tiene nada que agradecer.