



Detalles sobre la publicación, incluyendo instrucciones para autores e información para los usuarios en: <http://espacialidades.cua.uam.mx>

**Paola Jimena Flores Miranda, Tannia Fabiola Medina Estrada, Miriam Monterrubio Hernández**  
**Transporte urbano y transformaciones en las prácticas urbanas de los habitantes de la ciudad de México: el caso de la Línea 5 del Metrobús**  
pp. 37-70

Fecha de publicación en línea: 1° de enero de 2016

Para ligar este artículo: <http://espacialidades.cua.uam.mx>

© Paola Jimena Flores Miranda, Tannia Fabiola Medina Estrada, Miriam Monterrubio Hernández (2016). Publicado en *Espacialidades*. Todos los derechos reservados. Permisos y comentarios, por favor escribir al correo electrónico: [revista.espacialidades@correo.cua.uam.mx](mailto:revista.espacialidades@correo.cua.uam.mx)

*Espacialidades, Revista de temas contemporáneos sobre lugares, política y cultura*. Volumen 6, No. 1, enero-junio de 2016, es una publicación semestral de la Universidad Autónoma Metropolitana, a través de la Unidad Cuajimalpa, División de Ciencias Sociales y Humanidades, Departamento de Ciencias Sociales. Prolongación Canal de Miramontes 3855, Col. Ex-Hacienda San Juan de Dios, Delegación Tlalpan, C.P. 14387, México, D.F. y Av. Vasco de Quiroga 4871, Cuajimalpa, Lomas de Santa Fe, CP: 05300, México, D.F. Página electrónica de la revista: <http://espacialidades.cua.uam.mx/> y dirección electrónica: [revista.espacialidades@correo.cua.uam.mx](mailto:revista.espacialidades@correo.cua.uam.mx). Editora responsable: María Fernanda Vázquez Vela. Reserva de Derechos al Uso Exclusivo del Título número 04-2011- 061610480800-203, ISSN: 2007-560X, ambos otorgados por el Instituto Nacional del Derecho de Autor. Responsable de la última actualización de este número: Gilberto Morales Arroyo, San Francisco, núm. 705, int. 4, Colonia del Valle, Delegación Benito Juárez, C.P. 03100, México, D.F.; fecha de última modificación: enero de 2016. Tamaño de archivo 1.7 MB.

*Espacialidades, Revista de temas contemporáneos sobre lugares, política y cultura* tiene como propósito constituirse en un foro de discusión académica que aborde la compleja, contradictoria y multicausal relación entre el espacio y la vida social. *Espacialidades* se inscribe en el debate académico internacional sobre el giro espacial en las ciencias sociales e invita al análisis de diversas prácticas sociales y formas de organización y acción política desde una perspectiva multidisciplinaria que ponga énfasis en las diferentes escalas territoriales. Los textos publicados incorporan métodos y problemas tratados desde la sociología, la ciencia política, la economía, los estudios urbanos, la geografía, los estudios culturales, la antropología, la literatura, el psicoanálisis y el feminismo, entre otros. La revista cuenta con una sección de artículos novedosos e inéditos de investigación teórica, empírica y aplicada y de reflexión metodológica sobre temas tan diversos como la justicia espacial, la democracia, la representación y la participación, la globalización, el multiculturalismo y las identidades, el género, la construcción de formas de representación y participación, los conflictos socioterritoriales, la gobernanza, el medio ambiente, la movilidad poblacional, el desarrollo regional y el espacio urbano. Cuenta también con un apartado de reseñas de libros relacionados con la dimensión espacial de los procesos sociales, políticos y económicos.

Las opiniones expresadas por los autores no necesariamente reflejan la postura del comité editorial. Queda estrictamente prohibida la reproducción total o parcial de los contenidos e imágenes de la publicación sin previa autorización de la Universidad Autónoma Metropolitana, Unidad Cuajimalpa.

#### Directorio

**RECTOR GENERAL:** Dr. Salvador Vega y León  
**SECRETARIO GENERAL:** Mtro. Norberto Manjarrez Álvarez

#### Universidad Autónoma Metropolitana, Unidad Cuajimalpa

**RECTOR:** Dr. Eduardo Abel Peñalosa Castro  
**SECRETARIO DE UNIDAD:** Dra. Caridad García Hernández

#### División de Ciencias Sociales y Humanidades

**DIRECTOR:** Dr. Rodolfo Suárez Molnar  
**JEFE DE DEPARTAMENTO:** Dr. Salomón González Arellano

#### Revista Espacialidades

**DIRECTORA:** Dra. María Fernanda Vázquez Vela  
**ASISTENTE EDITORIAL:** Verónica Zapata Rivera  
**ADMINISTRACIÓN DEL SITIO WEB:** Gilberto Morales Arroyo  
**EDICIÓN TEXTUAL Y CORRECCIÓN DE ESTILO:** Hugo Espinoza Rubio  
**DISEÑO GRÁFICO:** Jimena de Gortari Ludlow  
**FOTOGRAFÍA DE LA PORTADA:** © 2015 Rodion Kutsaev <https://unsplash.com/photos/IJ25m7fXqtk>

**COMITÉ EDITORIAL:** Dra. María de Lourdes Amaya Ventura (UAM-C), Dra. Claudia Cavallin (Universidad Simón Bolívar, Venezuela), Dra. Verónica Crossa (COLMEX), Dra. Marta Domínguez Pérez (Universidad Complutense de Madrid), Dr. Georg Leidenberger (UAM-C), Dra. Graciela Martínez-Zalce (UNAM), Dr. Jorge Montejano Escamilla (Centro Geo), Dr. Alejandro Mercado (UAM-C), Dra. Rocío Rosales Ortega (UAM-I), Dr. Vicente Ugalde (COLMEX), Dra. Claudia Zamorano (CIESAS).

**COMITÉ CIENTÍFICO:** Dr. Tito Alegría (Colegio de la Frontera Norte), Dra. Miriam Alfie (Universidad Autónoma Metropolitana-Cuajimalpa), Dr. Mario Casanueva (Universidad Autónoma Metropolitana-Cuajimalpa), Dra. Claudia Cavallin (Universidad Simón Bolívar, Venezuela), Dr. Humberto Cavallin (Universidad de Puerto Rico), Dra. Flavia Freidenberg (Universidad de Salamanca, España), Dra. Clara Irazábal (Columbia University, Estados Unidos), Dr. Jorge Lanzaro (Universidad de la República, Uruguay), Dr. Jacques Lévy (École Polytechnique Fédérale de Lausanne, Francia), Scott Mainwaring (University of Notre Dame, Estados Unidos), Miguel Marinas Herrera (Universidad Complutense, España), Edward Soja † (University of California, Estados Unidos), Michael Storper (London School of Economics, Reino Unido).

## Transporte urbano y transformaciones en las prácticas urbanas de los habitantes de la Ciudad de México: el caso de la Línea 5 del Metrobús

### Urban Transport and Transformations in Urban Practices of the Inhabitants of Mexico City: The Case of Metrobus Line 5

PAOLA JIMENA FLORES MIRANDA  
TANNIA FABIOLA MEDINA ESTRADA  
MIRIAM MONTERRUBIO HERNÁNDEZ\*

#### Resumen

El Metrobús en la Ciudad de México se origina como una iniciativa de la Secretaría de Medio Ambiente y el Banco Mundial, con el objetivo de reducir las emisiones contaminantes y la congestión vial. Sin embargo, a este proyecto se le han sumado otros beneficios, los cuales han impactado en la calidad de vida de la población y en las condiciones en las que realizan sus actividades diarias. Es posible observar a lo largo de la Línea 5 del Metrobús elementos emergentes y cambios en las prácticas cotidianas de los habitantes, formando, así, una nueva dinámica urbana local.

**Palabras clave:** Ciudad de México, prácticas urbanas, Metrobús, calle completa, vida cotidiana.

#### Abstract

Metrobus in México City originates as an initiative from the Environment Secretary and World Bank. The objective: reduce polluting gases and traffic jam. At this project they have been adding other benefits. These ones have impacted life's quality and the daily activities of population. It is possible to see Metrobús Line 5, which emergent elements and positive changes in mobility practices make a new local urban dynamics.

**Key words:** Mexico City, urban practices, Metrobus, complete street, daily life.

Fecha de recepción: 27 de marzo de 2015

Fecha de aceptación: 24 de noviembre de 2015

---

\* Maestras en Planeación y Políticas Metropolitanas, integrantes del Colectivo Crea Ciudad. C.e.: <colectivo-creaciudad@gmail.com>.

## Introducción

Como una iniciativa de la Secretaría de Medio Ambiente y del Banco Mundial, surge el Metrobús en la Ciudad de México, cuyo objetivo inicial es reducir las emisiones contaminantes y la congestión vial. Sin embargo, a este proyecto se han sumado otros beneficios que han impactado en la calidad de vida de la población, en las condiciones en que realizan sus actividades cotidianas y en la forma de utilizar el espacio público. El Metrobús ha transitado de un enfoque desde la política ambiental a un concepto integral de movilidad urbana sustentable.

La Línea 5 del Metrobús comenzó sus operaciones en 2013, con un novedoso concepto: calle completa. Éste comprende una vialidad integral que busca la convivencia entre diferentes tipos de movilidad. La implementación de esta línea ha permitido elementos emergentes y cambios en las prácticas urbanas de los habitantes, formando una nueva dinámica urbana local.

Las modificaciones ocasionadas por la construcción de este tipo de obras de gran dimensión transforman patrones respecto de la movilidad, el comercio local, la accesibilidad, la imagen urbana y en las

prácticas de la vida cotidiana, por señalar algunas. Habitualmente, estas transformaciones son el resultado de la apropiación (o no) de los proyectos urbanos por parte de los habitantes, que son quienes las legitiman, promueven, apropian y mantienen. Se trata de proyectos que, al ser implementados, se convierten en generadores de cambios y nuevas percepciones, generan nuevas formas de interacción entre los habitantes y su entorno, además de impactar en sus prácticas cotidianas.

Por tanto, al analizar las prácticas urbanas emergentes de las personas a partir de la implementación del Metrobús, desde un enfoque etnográfico, es posible obtener elementos que permitan comprender la visión del actor social sobre su cotidianeidad, aprendizajes y expectativas en relación con el proyecto. En este sentido, el objetivo de esta investigación es analizar las transformaciones de las prácticas urbanas locales de los habitantes a partir de la llegada de la Línea 5 del Metrobús.

De igual forma, esta información pretende dar voz a las iniciativas locales (a favor o en contra), a partir de la experiencia vivencial de las personas afectadas y analizar la forma en que

apropian estos proyectos urbanos a su vida cotidiana. Lo anterior brinda la oportunidad de generar un conocimiento que se integra en la construcción de políticas y estrategias de movilidad, más acordes con la realidad y que impulsen hacia una dinámica de acción y cambios en beneficio a una ciudad incluyente, sustentable y justa. Cabe mencionar que este enfoque en lo social, desde los habitantes impactados por proyectos como el de la Línea 5 del Metrobús, es aún más indispensable en programas en los que se pretende, además de la modificación física, una transformación en patrones y comportamientos.

La observación participante, entrevistas a profundidad, encuestas temáticas y el análisis documental son los instrumentos metodológicos mediante los cuales nos acercamos a los cambios de las prácticas urbanas de los habitantes directamente impactados por la obra de la Línea 5 del Metrobús.

### **Contexto político: de la política ambiental al concepto integral de movilidad en la Ciudad de México**

*Inicio: Andrés Manuel López Obrador*

El Gobierno del Distrito Federal (2000-2006), bajo el mandato de Andrés Manuel

López Obrador, reconoció que el transporte es un factor fundamental de desarrollo de la ciudad, cuyas problemáticas en estructura, distribución y operación del servicio enfatizan los desequilibrios sociales, además de que constituyen una de las principales restricciones al ordenamiento urbano y a la preservación del medio ambiente (GODF, 2001).

Por tanto, el gobierno capitalino decidió implementar una estrategia en dirección a la sustentabilidad de la Ciudad de México, con la finalidad de mejorar la calidad de vida de la población. Entre las medidas de esta estrategia en materia de transporte público, se consideró el fomento de opciones tecnológicas que promovieran la eficiencia y cuidado del medio ambiente. Para lo cual se fundamentaron dichos aspectos en los objetivos del Programa Integral de Transporte y Vialidad 2001-2006. Asimismo, en materia ambiental, se buscó la ejecución continua del Programa de Calidad del Aire 2001-2010, cuyos elementos centrales tuvieron como propósito reducir los índices de contaminación atmosférica de manera coordinada y consensuada en toda la Zona Metropolitana y con las delegaciones del Distrito Federal.

En septiembre de 2002, la Secretaría del Medio Ambiente del Gobierno del Distrito Federal (SMA) lanzó el Programa de Protección Ambiental del Distrito Federal 2001-2006, con base en un marco institucional que promovía la mitigación de las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) en la ciudad, a través de la implantación de medidas para el ahorro y uso eficiente de equipos, la cual estaba integrada por seis principales líneas o ejes rectores en los que, a través de diversas estrategias, instrumentos, programas y proyectos particulares, se pretendía atender los principales problemas ambientales.

Uno de estos ejes rectores de la estrategia consideraba la mitigación de emisiones GEI, acciones concretas en el sector transporte, entre las cuales destacaba una específica: la sustitución por alternativas de transporte más limpio. Como resultado de estas medidas, se propuso como meta la implantación de un Sistema de Corredores Estratégicos de Transporte Público Masivo por Autobús (conocidos como BRT, por sus siglas en inglés: Bus Rapid Transit), cuyo proyecto consideraba la variable ambiental como un elemento sustantivo del diseño, así como sus impactos sociales, financieros y técnicos.

La puesta en marcha de este tipo de proyectos, de acuerdo a la propuesta del GDF, contribuiría a una reducción significativa de contaminantes criterio y de GEI respecto de lo que en ese momento se emitía en la ciudad, producto del transporte público. A lo que se consideró una acción prioritaria y viable, siendo un proyecto ambientalmente favorable.

Finalmente, esta obra se llevó a cabo en 2005, en el corredor de la Avenida Insurgentes en la capital mexicana. Siendo el inicio de una serie de corredores que se han implementado en los años subsecuentes, bajo distintos fundamentos en la política pública y con características diferenciales entre cada una de éstas, como se verá en el siguiente apartado.

#### *Perspectiva social y de derechos: Marcelo Ebrard*

En la Jefatura de Gobierno del Distrito Federal de Marcelo Ebrard Casaubón (2006-2012) se priorizó el mejoramiento de la calidad de vida de las personas. En materia de movilidad, se reconoció la importancia de modificar la cultura urbana basada en el uso del automóvil privado, lo cual repercutía en la vida cotidiana de la población y en el funcionamiento diario de la ciudad misma.

Durante la sesión del día 17 de septiembre de 2007 de la Asamblea Legislativa del Distrito Federal, el jefe de Gobierno declaró que en su gestión se buscaría promover una cultura distinta para el peatón, de respeto al ciclista y para el acceso al espacio público de calidad. Asimismo, señaló que “situar la prioridad en las personas y no en los automóviles, implica transformar la estructura de la red de transporte público”.

La jefatura de Ebrard se caracterizó por basar su política pública en un concepto integral de “ciudad para las personas” que no podía concebirse, de acuerdo a su perspectiva, sin pensar en una “ciudad sustentable”. Así, se creó el Plan Verde, integrado por siete ámbitos de acción: suelo de conservación, habitabilidad y espacio público, agua, movilidad, aire, residuos, cambio climático y energía.

El eje de movilidad del PV tenía como objetivo recuperar las vialidades para el transporte colectivo eficiente, menos contaminante y de calidad, así como promover la movilidad no motorizada. En la Estrategia 1, “Privilegiar el transporte colectivo eficiente, no contaminante y de calidad, así como recuperar el uso de las vialidades para las mayorías”, se proyectó la configuración del Sistema de Metrobús,

con la construcción de diez corredores (dos cada año), hasta el 2012. El Metrobús fue considerado un sistema ágil, no contaminante, que se incorporaba como una alternativa de mejoramiento en la calidad del servicio, con la finalidad de que se convirtiera en el eje de la movilidad urbana de la capital mexicana.

En este contexto, se negoció la iniciativa de La Carta de la Ciudad de México por el Derecho a la Ciudad (2010), entre el gobierno capitalino y diversas organizaciones del movimiento urbano popular. La Carta presenta a la ciudad como un proceso de construcción social, un espacio de desarrollo humano de interés colectivo. Reivindica la gestión democrática del territorio, favoreciendo la participación y los procesos de concertación para permitir políticas urbanas más incluyentes, solidarias, equitativas y democráticas. En este sentido, el patrón de las políticas en movilidad urbana implicaría una transformación hacia esquemas más integrales, en donde el acceso equitativo fuera un elemento prioritario y central en la construcción de una nueva cultura de la convivencia y la movilidad.

En la Carta... se abordó el tema de la movilidad, con las premisas de “ampliar las redes de transporte público de alta

capacidad, eficiente, poco contaminante, seguro, cómodo, accesible y a precios asequibles, y avanzar hacia la multi e intermodalidad”; apuesta por “construir, ampliar y dar mantenimiento a vías peatonales y ciclistas con materiales de calidad, señalización e iluminación, y promover el uso de la bicicleta y otros vehículos no contaminantes”.

Así pues, con la gestión de Ebrard concluyó la implantación de diversos proyectos de transporte público, entre los que se encuentran tres líneas de Metrobús adicionales a la ya existente sobre la avenida Insurgentes, con una visión de ciudad sustentable, en pro del bienestar de las personas que la habitan. Dejando en planeación, para su concreción en el siguiente periodo de gobierno, la Línea 5 de este sistema.

#### *Concretización Línea 5: Miguel Ángel Mancera*

Durante los periodos gubernamentales ocurridos entre 2000-2012, se realizaron acciones orientadas al mejoramiento del transporte público, con fundamento en sus respectivos Programas Integrales de Transporte y Vialidad. Éstos contemplaron el desarrollo de cuatro líneas de Metrobús, en las que el eje rector de su implantación

era la renovación del parque vehicular y la reducción de las emisiones contaminantes en la ciudad.

Si bien en este periodo hubo avances importantes en materia de transporte y medio ambiente, fue hasta el gobierno de Miguel Ángel Mancera (2012-2018) cuando la política en transporte adquirió un nuevo sentido, donde se impulsa un cambio de dirección hacia un concepto integral de movilidad. Por lo que el instrumento de implementación de la política en que se fundamenta el Metrobús pasó de ser un Programa Integral de Transporte y Vialidad a un Programa Integral de Movilidad. Lo que, además, obliga a que el organismo encargado de su conducción y ejecución cambie su denominación, de Secretaría de Transportes y Vialidad (Setravi) a lo que se conoce ahora como la Secretaría de Movilidad (Semovi).

La transición de la política centrada en el transporte a la concepción de movilidad responde a la necesidad de colocar en el centro de la política a las personas y no al transporte. Este componente resulta indispensable, sobre todo si hablamos de cambio de hábitos y rutinas al momento de desplazarse.

En febrero de 2013, el titular de la entonces Setravi, el Licenciado Rufino H.

León Tovar, afirmaba que el cambio de concepto de la dependencia era parte del diseño de la estrategia integral de movilidad del GDF, donde la figura central sería el peatón, seguido del ciclista, el transporte público y, finalmente, los vehículos particulares. Las principales características de la estrategia, señaló, serían conseguir un sistema integrado de transporte, mayor movilidad con menos autos, calles que permitan más y mejor convivencia, además de promover una cultura de la movilidad. Señalando que el compromiso era con las personas, no con los vehículos.

Asimismo, en el Dictamen de la Comisión de la Administración Local (2013) se reconoce que la movilidad es una necesidad básica y un derecho colectivo que todos los ciudadanos deben tener garantizados, por lo que “el llegar a ser una Secretaría de Movilidad, implicaría cambiar hacia un esquema de movilidad integral en donde uno de los elementos prioritarios de esta política sea el peatón y su entorno, como un actor importante de la convivencia y seguridad en las calles”. En este contexto, se anunció la implantación de la quinta línea del Metrobús.

### **La Línea 5 del Metrobús: más que un transporte público, un concepto de movilidad urbana**

El día 1º de febrero de 2013, se publicó Aviso en el que se aprobó el Corredor de Transporte Público Colectivo de Pasajeros “Metrobús Río de los Remedios-Glorieta de Vaqueritos” y se establecieron las condiciones generales para su operación. Mediante este documento, se aprueba la implantación de la ruta número 5 del sistema de corredores de Metrobús. Dicha decisión beneficiaría a habitantes de las delegaciones Gustavo A. Madero y Venustiano Carranza, así como del municipio de Ecatepec, Estado de México.

En octubre 17 de 2013, se emitió la Declaratoria de Necesidad para la Prestación del Servicio de Transporte Público Colectivo de Pasajeros del Corredor “Metrobús Línea 5”, Río de los Remedios-Glorieta de Vaqueritos en su primera etapa. En este documento se fundamenta la ubicación y ruta de la Línea 5 del Metrobús, como se describe en el siguiente extracto:

Que el Eje 3 Oriente en su tramo comprendido de la avenida Río de los Remedios a San Lázaro es una vialidad con alta concentración de oferta y demanda de transporte público, que conecta las grandes zonas habitacionales, industriales y

de servicios del norte de la ciudad y su zona conurbada, con el sistema de transporte masivo del Distrito Federal y los servicios de la zona centro, por lo que es de gran importancia para la movilidad de la población y requiere de la infraestructura adecuada; además del mejoramiento del servicio del transporte colectivo de pasajeros que prestan los concesionarios actuales, la renovación de su parque vehicular, la creación de infraestructura diseñada para el servicio de transporte y la aplicación de nuevas tecnologías para una mejor atención a sus usuarios, con calidad, eficiencia y cuidado del medio ambiente.

Finalmente, el 5 de noviembre de 2013 se inauguró la primera fase de la Línea 5 de Metrobús en la Ciudad de México, la cual corre a lo largo del Eje 3 Oriente, avenida Ingeniero “Eduardo Molina”, entre la Avenida Río de los Remedios y el metro San Lázaro.

La implementación de este proyecto trajo consigo procesos para la comprensión y el aprendizaje de nuevas formas de trasladarse y utilizar el espacio público. En este sentido, el impacto en el territorio resulta ser no sólo físico, sino también en la forma de pensar, sentir y actuar de los habitantes cercanos a la Línea 5, en relación con el cambio de patrones de movilidad, el mantenimiento y uso de las nuevas infraestructuras físicas,

así como en la apropiación del espacio público.

Por tanto, esta última línea en operación tiene una particularidad que la distingue de las rutas anteriores: se trata de una estrategia gubernamental, un proyecto de movilidad sustentable que no sólo engloba el transporte público, sino que involucra las diferentes formas de desplazamiento de todos los habitantes de las urbes con la incorporación del diseño de calle completa. El concepto de calle completa significa una asignación y convivencia de todas las formas de movilidad urbana en un mismo espacio, ya sea como peatón, ciclista, usuario del transporte público y automovilista (Licea, 2013). Con lo cual, para este proyecto se incluyó la reestructuración del espacio, considerando lo siguiente:

- Rehabilitación de las banquetas a lo largo del corredor.
- Esquinas accesibles.
- Ciclovía confinada en ambos extremos derecho de la vialidad.
- Carril exclusivo de Metrobús.
- Integración de los espacios públicos existentes en el camellón.

De esta manera, se incluyeron diferentes actividades coordinadas para mejorar los servicios en la vialidad, la imagen urbana y espacios públicos de convivencia ubicados

sobre la vía. Asimismo, esta línea se distingue de las ya existentes, debido a que se desarrolló sobre un corredor ubicado en una zona predominantemente habitacional, donde las transformaciones de su implementación han resultado no ser únicamente físicas, sino también en las prácticas cotidianas de la población que habita a su alrededor.

### **Prácticas emergentes a partir del Metrobús: un análisis desde la perspectiva de vida cotidiana**

Los elementos móviles de una ciudad y en especial las personas y sus actividades son tan importantes como las partes fijas. No somos tan solo observadores de este espectáculo, sino que también somos parte de él y compartimos el mismo escenario con los demás participantes.

KEVIN LYNCH (1984)

Las personas, sus necesidades, derechos, condiciones y relaciones toman un papel protagónico en las prácticas cotidianas que se gestan en la ciudad. Ésta deja de ser ajena y se convierte en el espacio que permite el desarrollo de los diferentes ámbitos de la vida en igualdad de oportunidades. En este espacio ocurren transformaciones que repercuten en la cotidianeidad de sus pobladores. Los habitantes no sólo observan: son partícipes en la evolución de su lugar de vida; la

ciudad que habitan contiene procesos e historias y los cambios que suceden se vinculan directamente con aquéllos. Este territorio que alberga transformaciones derivadas de las políticas y dinámicas urbanas sugiere nuevas problemáticas a resolver, nuevas maneras de vivir y nuevos códigos a aprender, los cuales requieren ser comprendidos para su contribución en la reformulación de las políticas urbanas.

Entender el impacto de los procesos urbanos que se generan dentro de un territorio en los grupos sociales que lo habitan, implica priorizar el significado de las prácticas cotidianas, sus necesidades y las relaciones que surgen dentro del espacio, a raíz de su renovación. En este sentido, la experiencia cotidiana busca comprender la relación entre el sujeto y su barrio. Igualmente, permite conocer las repercusiones que los procesos urbanos han tenido en éste, partiendo de la premisa que la forma de vivir el territorio no es igual para todos.

Los sujetos, al mismo tiempo que habitan y usan el espacio, lo construyen (o reconstruyen). Es decir, los actores organizan, entienden el orden, se adaptan y viven un proceso de apropiación y resignificación, como consecuencia de una transformación urbana. El territorio es dinámico y acorde a un abanico de

elementos a ser considerados (sociales, culturales, simbólicos e históricos), que van más allá de las infraestructuras físicas, los objetivos iniciales del proyecto y las políticas que lo fundamentan:

La ciudad mantiene siempre relaciones con la sociedad en su conjunto, con su oposición y el funcionamiento con sus elementos constitutivos, la ciudad cambia junto con la historia, entonces se transforma cuando la sociedad en conjunto cambia. Estos resultados no son solamente por la globalidad imperante, sino que estos cambios son productos de relaciones de inmediatez, de vinculaciones directas entre las personas y grupos que componen la sociedad (Lefebvre, 1968).

La movilidad es un componente esencial en la cotidianeidad de las personas que habitan en la ciudad y define, en gran medida, el tipo de condiciones en las que se realizan las actividades diarias. Los medios de transporte impactan en la calidad de vida de los ciudadanos, ya que su accesibilidad, alcance, servicio, seguridad y costo permitirán efficientar y facilitar traslados bajo principios más sustentables y equitativos. La decisión del uso del transporte público dentro de un sistema de movilidad está condicionada por múltiples aspectos; por lo que la transformación, a partir de elementos

físicos e infraestructurales, debe también ser abordada por elementos sociales, simbólicos, económicos y de comportamiento que determinan su impacto.

Factores como el territorio que se habita y la necesidad de movilidad exigen cambios ante una mayor demanda en el uso del transporte, la razón de este fenómeno tiene que ver con la funcionalidad de las políticas urbanas. Si bien no se ha logrado en los últimos años satisfacer la creciente necesidad de mejorar el servicio, a causa del crecimiento mismo de la ciudad, las políticas actuales optan por apostarle a proyectos que integran otros factores prioritarios, y que procuren una visión más holística de la movilidad.

En este tenor, se observa la concepción del espacio público como un lugar de convivencia entre diferentes tipos de movilidad. Ello incide en el funcionamiento cotidiano de las personas que utilizan el espacio transformado, así como en la visión de éste, de la movilidad y de la ciudad. Lo que trae en consecuencia una serie de prácticas “nuevas” o “resignificadas” que aportarán o no a esta nueva perspectiva que se busca para la ciudad (siguiendo con la premisa de que son los sujetos que construyen la ciudad;

la apropiación de nuevos enfoques y nuevas formas de hacer dependerá también de la manera de transmisión de información y de los procesos de participación puestos en marcha en la implementación de la política urbana).

El proyecto de la Línea 5 del Metrobús, además de las modificaciones físicas, persigue aportar a la estrategia de movilidad urbana con componentes que promueven el cambio de prácticas por parte de los usuarios y habitantes, en favor del uso del transporte público y no motorizado, la cultura vial y el mejoramiento de la imagen urbana. El concepto de calle completa fue un componente diferente que buscaba, por un lado, abonar a los proyectos de transporte y, por el otro, cubrir las necesidades de los territorios modificados por medio de la rehabilitación del espacio público.

La puesta en vigor de este proyecto trajo consigo procesos para la comprensión y el aprendizaje de nuevas formas de trasladarse y utilizar el espacio público. En este sentido, hay un impacto en la forma de pensar y actuar de las personas en relación con el cambio de patrones de movilidad, apropiación del espacio público, así como del mantenimiento y uso de las nuevas infraestructuras físicas.

Desde la perspectiva de habitar el espacio, entendemos que el Metrobús no sólo significa un medio de transporte, pues una obra de tal magnitud no sólo transforma la arquitectura de la ciudad, sino que los barrios que lo circundan experimentan nuevas dinámicas de sociabilidad y también representan un cambio en el accionar de la gente que lo utiliza y habita. “Cuando pensamos en el urbanismo propio de la Ciudad de México, pensamos en un entorno urbano que en su mayoría se encuentra constantemente en proceso de hacerse y rehacerse” (Giglia y Signorelli, 2012). Habitarse al uso del Metrobús es, al mismo tiempo, comprender el vínculo existente entre la interacción sujeto-espacio, en donde el sujeto se desenvuelve y resignifica el espacio ahora creado. Para comprender mejor esta relación, Giglia y Signorelli señalan que

Constituimos nuestro objeto de estudio no ya en el sujeto y los lugares, sino precisamente las relaciones entre sujetos y lugares. En cuanto a la relación del sujeto y espacio físico, las formas y propiedades de los lugares moldean las dinámicas y relaciones sociales entre los actores: la amplitud o estrechez, la forma o la distribución de las cosas, el calor o el frío, la luz o la oscuridad, lo seco o lo mojado, determinan muchas veces las acciones actitudes, posturas y

generan distinto tipo de interacciones entre los sujetos (ibíd.: 2012).

Los procesos de implementación de proyectos urbanos representan distintas formas de uso y apropiación; las cuales tienen que ver con diferentes aspectos que conforman la vida en la ciudad. Estos aspectos se materializan en acciones, por ejemplo, el comercio informal que responde a la clientela que confluye en las estaciones que hay en la zona, o cuestiones más simbólicas y que remiten a la subjetividad de los actores. Por ejemplo, la opinión acerca de la seguridad: donde hay Metrobús, hay una percepción de mayor seguridad, debido a la presencia de vigilancia policíaca e infraestructura, como el alumbrado público.

En este trabajo, estas acciones estarán clasificadas como prácticas urbanas, las cuales se refieren a todas las acciones cotidianas que las personas realizan para hacer, vivir, disfrutar y usar la ciudad. En este sentido, analizaremos las situaciones surgidas a partir de la puesta en marcha del proyecto de de la Línea 5 del Metrobús. La forma de apropiación y adaptación de los habitantes en torno al concepto de calle completa y los mecanismos emergentes suscitados a partir de esta transformación urbana.

Nos centraremos en conocer los beneficios e inconvenientes, a partir de la ejecución del proyecto, así como su impacto en la cotidianidad de los habitantes. Lo anterior brindará información sobre cómo este proyecto de transporte influye en las decisiones de las personas en su relación con el nuevo entorno; deduciendo, así, si ha contribuido a fortalecer la apropiación del proyecto en los habitantes impactados.

Así pues, en esta investigación nos centramos en metodologías acordes al enfoque de vida cotidiana. En vista de que el ámbito de lo cotidiano permite tomar en cuenta los factores y condiciones que constituyen las prácticas urbanas emergentes, desde la experiencia subjetiva, desde lo que piensa la gente, cómo se involucró en el proyecto, cómo fue su proceso de adaptación, qué beneficios advierte y qué acciones realiza en consecuencia. Asimismo, analizar si éstas son acordes a la estrategia de movilidad sustentable y objetivos generales del proyecto de Metrobús.

En este tenor, esta nueva relación sujeto-espacio a partir de la aplicación de políticas urbanas nos lleva a un estudio cuya escala es el barrio: primer espacio de socialización. El barrio, lejos de ser un espacio pasivo, es la base o el origen del

desarrollo de diferentes sectores de la vida urbana en diversas condiciones. Este espacio no es indiferente a las tensiones y transformaciones de su alrededor, todo lo contrario, reacciona y confronta.

La perspectiva metodológica intentó considerar el barrio como un territorio significativo que alberga innovaciones derivadas de las políticas y dinámicas urbanas; insistió en un enfoque humanístico y en miras a proponer acciones que abonen a ciudades más justas, agradables y compatibles con sus ciudadanos. Se buscaron diferentes técnicas para obtener información que reconociera la complejidad y la heterogeneidad del espacio urbano. Desde esta óptica, el análisis propuesto en el documento pretende integrar los objetivos del proyecto de la Línea 5 y confrontarlos con los modos de vida de los habitantes, a fin de aportar elementos que abonen a la réplica de dichos proyectos urbanos.

### *Estrategia metodológica*

En cuanto a las técnicas de investigación aplicadas, destacan el análisis documental

del contexto político, la observación participante, las encuestas y las entrevistas a profundidad fueron herramientas fundamentales para escuchar a los vecinos de las estaciones estudiadas, conocer cómo han vivido la implantación del proyecto de movilidad. El trabajo de campo se realizó en julio de 2014. Se obtuvieron un total de cien encuestas, todas realizadas en el Eje 3 Oriente, avenida Ingiero “Eduardo Molina”, principalmente en la zona del camellón o espacio público, las edades de las personas que compartieron su opinión oscilan entre los 15 y 85 años de edad.

Por otra parte, se consultó a personas que habitan cerca de las estaciones analizadas para realizar las entrevistas a profundidad. Los entrevistados se hallan en un rango de edad de 20 a 70 años, las entrevistas se realizaron en sus hogares. A continuación, se describen las técnicas empleadas y sus objetivos.

**Cuadro 1. Línea 5 del Metrobús. Metodología**

<i>Técnica metodológica</i>	<i>Objetivos específicos</i>	<i>Descripción</i>
Análisis documental	<p>* Conocer el proceso, evolución y diferentes enfoques de la política de movilidad que enmarca el proyecto del Metrobús Línea 5, desde su inicio en el gobierno de Andrés Manuel López Obrador hasta el actual mandato de Miguel Ángel Mancera.</p>	<p>Búsqueda en documentos oficiales de los fundamentos que guían el proyecto de la Línea 5 del Metrobús en los gobiernos de:</p> <p>a) Andrés Manuel López Obrador. b) Marcelo Ebrard Casaubón. c) Miguel Ángel Mancera.</p>
Observación participante	<p>* Describir eventos, comportamientos, prácticas, situaciones, percepciones y sensaciones. ** Conocer los elementos importantes del entorno. *** Realizar un diagnóstico general de las obras implementadas:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Funcionamiento.</li> <li>2. Estado físico de la infraestructura.</li> <li>3. Forma de utilización.</li> <li>4. Acciones y prácticas sociales.</li> </ol>	<p>Principales criterios de selección de escenarios:</p> <p>a) Estaciones ubicadas en intersecciones y entornos urbanos con transformaciones físicas integrales a partir de la construcción de la Línea 5. b) Espacios predominantemente habitacionales. c) Sitios con áreas verdes y espacio público rehabilitados. d) Puntos estratégicos con arterias viales importantes. e) Futuros puntos de interferencia.</p>
Encuestas temáticas	<p>* Conocer:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Las prácticas cotidianas.</li> <li>• La opinión general de los habitantes.</li> </ul> <p>** Evaluar el funcionamiento del proyecto. *** Identificar aprendizajes (para fortalecer la apropiación del proyecto) y obstáculos (que impactaron negativamente en el proceso de adaptación)</p>	<p>Dimensiones:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Comunicación del (pre y post) proyecto.</li> <li>• Proyecto Metrobús (opiniones).</li> <li>• Rehabilitación del espacio público (uso, disfrute y percepción).</li> <li>• Transformaciones urbanas (entorno, comparaciones, expectativas).</li> <li>• Movilidad (prácticas, cambios, patrones, accesibilidad, interconexión, percepción del servicio).</li> </ul>

Entrevistas a profundidad	<p>Conocer:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• El impacto del proyecto en las actividades cotidianas de los habitantes.</li> <li>• Las opiniones, sentimientos, expectativas y dificultades sobre su experiencia durante el proceso de implementación.</li> <li>• La influencia del proyecto en las prácticas urbanas emergentes: cambios en los patrones de movilidad, el uso y transformación del espacio público y el proceso de adaptación al nuevo entorno.</li> </ul> <p>Analizar:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• En qué medida el Metrobús ha promovido e impulsado la participación social para garantizar la sustentabilidad del proyecto.</li> </ul>	Entrevista abierta con los siguientes principios: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Profundizar dimensiones de las encuestas temáticas.</li> <li>• Énfasis en la apropiación, significación y aprendizajes.</li> <li>• Significación del proyecto (social, identitaria, funcional, etc.).</li> <li>• Prácticas emergentes.</li> <li>• Expectativas y propuestas de mejora.</li> </ul>
---------------------------	--	--

FUENTE: elaboración propia.

Al tratarse de una investigación cualitativa, se hizo una selección muestral no probabilística o dirigida y se realizó una selección de estaciones, teniendo como principal criterio las ubicadas en intersecciones y entornos urbanos con transformaciones físicas integrales, a partir de la construcción de la Línea 5 del Metrobús. Las estaciones se eligieron a partir de los siguientes criterios:

- Morelos: ubicada en una zona que sufrió modificaciones importantes con la intervención del Metrobús, predominantemente

habitacional y cercana a un mercado y puntos de intercambio comercial (objetos de consumo diario).

- Victoria: ubicada en un entorno de modificación espacial considerable, tanto para el flujo peatonal como vehicular. Anclada entre áreas verdes y espacio de recreación mejoradas y adaptadas para una mayor circulación de población.
- San Juan de Aragón: ubicada en un punto estratégico, donde confluyen arterias vehiculares importantes de la zona norte de la ciudad, objeto de adaptaciones espaciales para el flujo peatonal y vehicular, anclada entre áreas verdes y futuro punto de interfe-

rencia con la nueva línea de Metrobús.

- 5 de Mayo: ubicada en una zona predominantemente habitacional, anclada entre áreas verdes y con modificaciones al espacio público existente.

Río de los Remedios: ubicada en el límite de la Ciudad de México y el Estado de México, en un entorno predominantemente habitacional, objeto de múltiples cambios en el espacio público de su entorno, regeneración de las áreas verdes y punto intermodal entre la población de la Zona Metropolitana de la Ciudad de México (ZMCM).

## Resultados

### *La implementación del proyecto: incomunicación e incertidumbre*

La ausencia de lo comunicacional dentro del proyecto de la Línea 5 fue determinante para obstaculizar la relación entre las diferentes esferas que en el proyecto se insertan. La falta de visión del actor social como emisor y destinatario ha dejado a la población como actor pasivo que recibe la información. Se ha desaprovechado el poder de acción que tienen, no se ha valorado que el actor reacciona y, al mismo tiempo, genera y construye.

Los habitantes consideran satisfactorias las repercusiones de las infraestructuras puestas en marcha, incluso mencionan que han cambiado patrones de movilidad para desplazamientos mayoritariamente locales (mencionan que han empezado a caminar y utilizar la bicicleta en los desplazamientos dentro de la colonia). La ausencia de mecanismos efectivos de comunicación y participación, se contradice con la estrategia gubernamental que pone especial énfasis en la sustentabilidad y la construcción de ciudadanía.

Sobre esto, los entrevistados señalaron que la campaña de difusión y comunicación del proyecto fue deficiente, siendo los rumores el medio a través del cual se informaron sobre la puesta en marcha de la Línea 5 del Metrobús:

Me enteré cuando ya empezaron las obras, antes por rumores, de que ya iba a haber el Metrobús y como los de los peseros conocen a mi papá eran los que empezaban con el rumor. Rumores en la colonia y de la ruta de los peseros que era la que estaba antes, la ruta 7, por medio de ellos fue que empezaron a decir que ya iban a meter el Metrobús, que ya los iban a quitar. Supuestamente dicen, no sé, que hubo gente que vino a avisar a las casas, pero a mí nunca me visitaron (mujer, 45 años, ama de casa, estación San Juan de Aragón).

Esta falta de claridad en la comunicación tergiversaba las implicaciones del proyecto, por lo que la gente no comprendía las intenciones al respecto, o bien tenían una falsa imagen. Una parte importante de los entrevistados comentó que supieron exactamente que se trataba de la Línea 5 cuando iniciaron las obras. Cabe destacar que muy pocos dijeron conocer el concepto de calle completa.

Durante las entrevistas, los habitantes comentaron que hasta la fecha no ha habido un diálogo con ellos sobre el proyecto y su funcionamiento. La población directamente afectada nos informó que no se abrieron canales para conocer su opinión, ni expresar sus dudas, provocando rumores y malos entendidos entre ambas partes.

La ausencia de una comunicación que permitiera la concertación de los actores implicados ha provocado una serie de conflictos que van desde la incertidumbre sobre el futuro del proyecto y de su vivienda, rechazo a esta línea del Metrobús, desconocimiento de los objetivos y beneficios y, sobre todo, un proceso de apropiación difícil o inexistente, debido a que las personas no han tenido el acompañamiento deseado. Tal como nos comparte un entrevistado: “la gente estaba

descontenta porque había muchos que no usaban el Metrobús y no sabían cómo funcionaba, cómo pagar o usar las tarjetas, cuánto tiempo sería de recorrido” (hombre, 25 años, periodista, estación Victoria).

Asimismo, la población estudiada manifestó una necesidad de comunicación y educación respecto de los cambios que conlleva una obra de ese tipo. Lo anterior ratificó la débil etapa comunicacional y una ausencia absoluta de diálogo y concertación por parte de la gestión del proyecto.

Los mecanismos participativos se apoyan fuertemente en los canales de información y difusión. La obtención de conocimiento, e incluso habilidades, es indispensable para que el ciudadano sea capaz de ser activo en los procesos de concertación y toma de decisiones. En este sentido, la ausencia de comunicación es un obstáculo del contexto que no promueve la interactividad y la participación activa de las personas. Asimismo, esta falta de relación entre actores interviene en el proceso de comprensión, adaptación al cambio y, posteriormente, al aprovechamiento y apropiación de la estrategia.

De la misma manera, la gente entrevistada declaró que, aunque ahora están satisfechos con las modificaciones

que el proyecto ha traído a su entorno urbano, les hubiera gustado formar parte en la construcción del mismo, tomando en cuenta sus necesidades, actividades diarias, expectativas y referentes territoriales, para facilitar el proceso de adaptación. Este punto fundamental explicaría la resistencia de algunos habitantes al nuevo sistema de transporte, dificultando su inserción en las prácticas de movilidad de la población:

Cambió mi opinión, de verdad siempre lo aborrecí, desde la construcción y por todo lo que nos implicó, eran las 2-3 de la mañana y tú tenías aquí a la gente trabajando como unos 7 u 8 meses, acabó la construcción y a partir de ahí sí he notado cambios y mejoría, hubiera deseado que te dieran una idea de lo que iba a pasar (mujer, 45 años, ama de casa, estación Morelos).

*Calle completa: un concepto desconocido para la población*

A pesar de que este concepto contiene diferentes actividades coordinadas, no todos los actores concernientes o impactados tienen información de su funcionamiento y objetivos. Normalmente, este concepto contempla una modificación radical de la zona intervenida, pues permite que la convivencia entre vehículos, ciclistas, peatones y transporte público sea

controlada y segura, ofreciendo condiciones de igualdad para toda la ciudadanía que transite por aquí. En este sentido, esta iniciativa pierde fuerza debido a que no existen canales de comunicación y concertación adecuados para explotar los beneficios que este tipo de proyecto provea.

El concepto de calle completa forma parte de la estrategia para lograr una movilidad sustentable, cubre de manera integral diferentes proyectos de transformación del territorio, que además son acordes a los principios de sustentabilidad ambiental. Las respuestas obtenidas exponen deficiencias en el enfoque social, en la elaboración e implementación de la iniciativa que asegura direccionar los cambios en los modos de transporte de las personas.

Si bien el proyecto responde a necesidades de infraestructura, seguridad vial, alternativas de modos de transporte y en ofrecer un servicio menos contaminante; el proceso de concertación con la población directamente afectada, así como la coherencia con la política pública planteada no están presentes. Desde la perspectiva de los habitantes cercanos a este sistema, esta obra pierde el enfoque centrado en las personas que el discurso enfatiza. Planear para los usuarios les

parece distante de lo que este sistema les ha ofrecido desde el inicio.

Se observa poca valorización del sujeto como factor de cambio. Le proporciona la infraestructura física para abrir su abanico de opciones de transporte, preponderando las no motorizadas. Sin embargo, es deficiente en la transmisión de los principios e impactos de la estrategia, restando importancia a las acciones que surjan desde la sociedad civil que abonen a esta nueva dinámica en los mecanismos de movilidad.

Los entrevistados desconocen totalmente el concepto de calle completa, aunque comentaron que las autoridades informaron sobre las obras en las estaciones y puentes por medio de mantas. Lo anterior les pareció insuficiente e impersonal; además, no les permitió esclarecer dudas y entender todo el proceso, como se muestra en las siguientes líneas: “Nunca había escuchado sobre ese concepto” (mujer, 20 años, estudiante, estación 5 de Mayo). “La idea de que supuestamente las quieren hacer peatonales, las calles [...]; me imagino qué es lo que se refiere a calle completa” (hombre, 23 años, estudiante, estación Morelos).

La falta de información e incertidumbre son dos elementos que

dificultan el accionar social. La gente mencionó que se involucraría más con lo que sucede en su entorno si tomaran en cuenta sus necesidades y opiniones, y éstas se reflejaran en los proyectos.

### *Movilidad urbana incluyente y accesible: un reto casi alcanzado*

La percepción de las personas sobre el proyecto integral de Metrobús es que existe más accesibilidad, les permite mejores condiciones en sus desplazamientos: reducción de tiempo de viaje, calidad del servicio, más opciones de transporte e infraestructura adecuada para todos los usuarios (niños, discapacitados, adultos mayores, etc.). Asimismo, ha intervenido en aspectos como mayor orden vial y disminución del tráfico, concientización de la población y mejora del entorno.

En cuanto a la percepción sobre el Metrobús como medio de transporte, las personas señalaron que la Línea 5 permite mayor accesibilidad para moverse en la ciudad, sin tener que pagar más pasajes, muy similar al Sistema Colectivo Metro. Asimismo, lo consideran más agradable y menos inseguro que el sistema de microbuses.

En cuanto al uso de la bicicleta, sí mencionaron que se incrementó el uso, tanto de quienes ya la usaban, como de las personas que no se atrevían por falta de seguridad. Aunque aseveran debe reforzarse la educación vial de quienes la usan y de quienes conducen el auto, para aprovechar al máximo la infraestructura y beneficios que esta alternativa no motorizada ofrece.

La gente respondió que camina más ahora, debido a la instalación de espacios verdes, juegos infantiles e iluminación, que mejoran la imagen y las condiciones del contexto urbano. Lo anterior favorece un mayor uso del espacio para traslados y convivencia. Las banquetas proporcionan mayor seguridad y disfrute, abonando así al objetivo de darle cada vez menos importancia al automóvil. De igual modo, permite el disfrute del espacio en igualdad de oportunidades con la instalación de mobiliario urbano, pensado en la diferencia. Aunque las personas dijeron estar satisfechas de que el sistema de transporte que usan tenga un orden, es necesario promover, más incisivamente, los beneficios de dichos cambios y crear conciencia en la población para su aprendizaje.

Existe un cambio de percepción del Metrobús ahora que funciona. Entre lo que

refirieron los entrevistados, destaca la mejora del orden y la disminución del tráfico, concientiza a la población, mejora el entorno y los viajes son más rápidos. Como lo exponen los vecinos: “Algunas personas son más humanas, ceden los lugares a los adultos mayores o minusválidos, hay más seguridad, alumbrado, rapidez” (hombre, 66 años, jubilado, estación Victoria). “El entorno que cambia mucho es un transporte más seguro, es más limpio también” (hombre, 64 años, comerciante, estación Río de los Remedios). “No he visto ni he escuchado de ningún asalto; en cuanto a contaminación, se reduce mucho, alrededor ya no hay mucha basura; el entorno es más bonito, hay iluminación, es más práctico” (mujer, 20 años, estudiante, estación San Juan de Aragón).

En este sentido, se observó que las personas coinciden en que los resultados relacionados con la movilidad son satisfactorios. Si bien notan y valoran los cambios en diferentes sentidos, no se dimensionan los beneficios a largo plazo; el interés de cambiar patrones de transporte, ni sobre la importancia de su involucramiento en la construcción de ciudades más sustentables e inclusivas, que permitan mejorar las condiciones de vida de sus habitantes.

## El Metrobús como generador de cambios y nuevas percepciones

### *Percepción e interacción con el entorno ¿cómo era la colonia antes del Metrobús?*

Las personas entrevistadas mencionaron que la utilización del espacio público antes de ejecución de las obras del Metrobús era muy limitado. Las condiciones físicas del espacio, así como la reputación de ser un territorio inseguro, provocaba la restricción de su uso, que se refería solamente al tránsito y desplazamiento, de preferencia en horarios diurnos. La gente comentó que esta situación no permitía a la gente tener un sentimiento de pertenencia a la colonia. La gente no se sentía “orgullosa” del lugar, tampoco le era fácil vincularse con otras personas del barrio. De igual manera, manifestaron que tenían un desconocimiento de lo que su barrio podía ofrecer en términos de actividades económicas y sociales, espacios para caminar o convivir, una imagen agradable, entre otros aspectos. Lo cual dificultaba el acceso a diferentes bienes y servicios, así como a oportunidades que ofrece la ciudad del tipo social y de divertimento.

Previo a la operación de la Línea 5 del Metrobús, la sensación compartida entre las habitantes entrevistadas sobre el espacio público fue de deterioro. Al narrar

su experiencia al caminar en esos momentos por su colonia, mencionan: “Era una sensación de tristeza, ya que ya no se podían utilizar las áreas verdes por falta de luz” (mujer, 40 años, abogada, estación Río de los Remedios). “No se podía caminar tranquilamente” (mujer, 39 años, secretaria, estación 5 de Mayo).

Y el deterioro generaba, en consecuencia, una percepción de inseguridad: “Estaba muy descuidado el camellón, mucha basura, sin iluminación, se sentía inseguro uno en la noche al cruzar por la avenida” (hombre, 66 años, jubilado, estación Victoria). “Me sentía más insegura en las noches, ya que estaba más oscuro tanto en la avenida como en el camellón” (mujer, 45 años, ama de casa, estación San Juan de Aragón).

En las entrevistas se observó que las mujeres tienden a ser mayormente impactadas, ya que cuentan con un mayor uso (sobre todo para el desplazamiento) del espacio, al realizar sus tareas cotidianas. En este sentido, viven de diferente manera las consecuencias de un espacio público deteriorado. En esta investigación, las mujeres expresaron que esta situación impactaba en el desplazamiento libre y tranquilo (mencionaron que preferían no salir a regresar tarde y cruzar la colonia), en la

sensación de confianza y seguridad (tenían miedo de que sus hijos jugaran en el espacio público del barrio debido al deterioro de su mobiliario) y en la facilidad de realizar desplazamientos para realizar sus actividades (antes no era factible pensar en realizar trayectos en bici o caminando, para hacer compras, que fueran agradables y seguros).

### *¿Un cambio de percepciones?*

Los principales cambios evidentes a través de la observación y entrevistas se enfocaron en temas referentes a la rehabilitación física: mayor alumbrado, mejora de la seguridad, más limpieza, mejor accesibilidad y movilidad, un mobiliario urbano de calidad, aumento y mantenimiento de las áreas verdes. Lo anterior implicó un cambio por parte de los habitantes de la percepción de los espacios públicos de su colonia y, posteriormente, en las actividades que habitualmente realiza.

Algunas de las transformaciones observadas por los habitantes cercanos al Metrobús se expresaron como se indica: “Se puso mucho alumbrado, se respetó al peatón” (Roberto, 25 años, periodista, estación Victoria). “Hay menos basura y más áreas verdes (mujer, 35 años,

secretaria, estación 5 de Mayo). “Hay más áreas verdes, y en el transporte público ahora está el Metrobús” (mujer, 20 años, estudiante, estación San Juan de Aragón).

En cuanto a las diferencias observadas en su actual forma de vivir y convivir en su colonia, compartiendo con el Metrobús, los entrevistados apreciaron:

Ahora la avenida tiene mejor imagen, le da una nueva imagen a toda la avenida, el transporte es rápido y eficaz, aunque aún creo que falta iluminación porque al menos del tramo de 101 a Talismán está oscuro. Pero en el día se ve muy bonita la avenida, como arreglaron las banquetas, pusieron árboles y jardineras se ve mucho mejor y más limpio (mujer, 43 años, abogada, estación Río de los Remedios).

[...]

Hay más luz por las noches, ahora ya hay jardineras, barren la calle todos los días, los cruces peatonales son más visibles, y a pesar de que hay muchos automovilistas que no los respetan, los semáforos para peatones me parecen buena opción para hacer más seguro el cruce, al igual que las cebras marcadas en el piso (hombre, 23 años, estudiante, estación Morelos).

El cambio de percepción del lugar de vida, favoreció un mayor y más diversificado uso del espacio, así como aprovechar las infraestructuras y equipamientos existentes en el barrio, en vez de salir a otro punto de

la ciudad a hacerlo. En lo referente a la percepción de seguridad, cabe mencionar que el componente de calle completa apunta a fortalecer la convivencia y potencializar el espacio público. Dicho objetivo parece logrado, debido a que, desde la perspectiva de los entrevistados, el entorno se ha mejorado, se utiliza y disfruta más, y en mejores condiciones, sienten mayor seguridad, iluminación, vigilancia y atención a delitos. Esta “seguridad” que ahora les inspira el espacio público gracias a la puesta en marcha del Metrobús facilita lazos de confianza entre pobladores y autoridades, debido a que se atienden las necesidades sociales y vuelve más amable su cotidianidad.

La percepción de la seguridad en una ciudad como la de México es muy importante para mejorar las condiciones de vida de los ciudadanos. Las personas que perciben su entorno menos inseguro, aprovecharán de mejor manera los equipamientos e inmobiliario urbano, promoviendo al mismo tiempo nuevas formas de convivencia: “Sí se ve más gente que antes, porque antes no había ni luz [...]; mientras más use el espacio, es más seguro también” (hombre, 64 años, comerciante, estación Río de los Remedios).

Las respuestas sobre los elementos que consideran importantes para que cambie su percepción del espacio intervenido, se concentran en el aumento del alumbrado público, la reducción de la contaminación y mayor acceso a las diferentes formas de movilidad. En cuanto a problemáticas aún por resolver, se señalan la congestión vial, la poca visibilidad de las líneas peatonales y señalamientos viales o la falta de coordinación en los semáforos inteligentes. Así lo expresaron:

Sí ha mejorado y se ve reflejado, al menos yo percibo que las personas salen más a caminar o andar en bici. Me ha ayudado a sentirme más segura (mujer, 20 años, estudiante, estación San Juan de Aragón).

[...]

Le da mejor aspecto a la avenida la forma en que arreglaron banquetas y pusieron jardineras, así como también arreglaron el camellón y da mucho más vista (hombre, 25 años, periodista, estación Victoria).

[...]

Con relación al espacio público, respetaron las canchas de basquetbol, así como los juegos que están en el camellón, pero pocas veces he ido a esos espacios (mujer, 35 años, secretaria, estación 5 de Mayo).

## Las prácticas cotidianas y la reconstrucción del espacio

*¿Nuevo entorno, nuevas convivencias?*

Hoy en día, son innegables los cambios que ha generado la implementación de un proyecto de movilidad urbana, tanto en el territorio como en las formas en que sus habitantes lo viven. Las opiniones son diversas. Por un lado, algunas personas señalan:

Se puede caminar por el camellón y se hacen más actividades al aire libre (mujer, 20 años, estudiante, estación San Juan de Aragón).

[...]

Camino con mayor seguridad por las noches al regresar del trabajo, saco a pasear a mi perro (mujer, 40 años, abogada, estación Río de los Remedios).

[...]

Se puede caminar, jugar pasear y andar en bici (hombre, 23 años, estudiante, estación Morelos).

Sin embargo, también existen opiniones contrarias, que muestra que los cambios en el espacio público son insuficientes, por ejemplo: “No ocupo mucho la calle, por la falta de alumbrado, poca vigilancia y la falta de limpieza en el camellón” (mujer, 45 años, ama de casa, estación San Juan de Aragón). “Sinceramente utilizo más el

automóvil” (mujer, 40 años, abogada, estación Río de los Remedios).

La gente considera importante que se haya pensado en otras formas de movilidad, que no sólo fuera el automóvil, pues esto permite también el disfrute del espacio público en otros sentidos.

La nueva imagen urbana, los aspectos físicos y la infraestructura implementada han generado nuevas dinámicas y prácticas urbanas, el más mencionado es el desplazamiento a pie o en bicicleta. lo que transforma la relación que los habitantes tienen de su lugar de vida de manera positiva, pues dan un mayor aprovechamiento no sólo al proyecto material, sino también resignifican el espacio público y fortalecen la interacción social.

Los entrevistados confirmaron que la puesta en marcha de la Línea 5 ha contribuido satisfactoriamente al desplazamiento peatonal. Mencionan que ahora utilizan con mayor frecuencia los espacios que antes consideraban “peligrosos”, debido a que no contaban con la infraestructura que pudiera garantizar la seguridad vial. De igual manera, les parece importante contar con un ambiente agradable que “invite” a los habitantes a usar las calles. En este sentido, el proyecto ha contribuido notoriamente en este

aspecto: “Dan más ganas de salir a caminar, hacer cosas en la calle” (hombre, 64 años, comerciante, estación Río de los Remedios).

La señalización y claridad en las indicaciones viales implementadas resultaron indispensables para la creación de relaciones armoniosas entre los diferentes mecanismos de movilidad. Las personas mencionaron que este tipo de señalización permite el orden y con esto un mayor sentimiento de seguridad como ciclistas o peatones. En voz de los entrevistados, lo anterior permite convivir de diferente manera, evitando conflictos y que ahora cada persona cuenta con las condiciones para elegir cómo desplazarse o estar en el espacio público, sin perjudicar a los demás. Las banquetas proporcionan mayor seguridad y disfrute, abonando así al objetivo de darle cada vez menos importancia al automóvil. Entre las prácticas emergentes que la gente menciona, se encontró:

- Mayor uso de la bicicleta.
- Ocupación y apropiación, por parte de diferentes grupos sociales, del espacio público regenerado (espacios verdes, juegos infantiles, espacios para practicar deportes, etcétera).
- Movilidad peatonal segura y agradable.

- Cambios en los patrones de movilidad.
- Acciones de cultura y conciencia vial.
- Iniciativas en el cuidado y mantenimiento del mobiliario.

De manera general, la población entrevistada menciona que han cambiado las condiciones en las que realizan sus actividades cotidianas. La gente encuentra más fácil y atractivo el desplazamiento para sus tareas diarias. Asimismo, ha aumentado la conciencia de tener un espacio cuyos usos sean diversificados y accesibles para todos de manera igualitaria, por lo que consideran importante los cambios en el espacio urbano para promover el uso de la bicicleta y los desplazamientos a pie.

La gente se interesó en contar con espacios públicos que favorezcan la inclusión de diferentes grupos de la sociedad. Los entrevistados declararon como necesaria la implementación de mobiliario diverso, que responda a las expectativas de los habitantes, que sean mujeres, hombres, infantes, personas de la tercera edad. Por lo cual mencionan: “Ayudaría a que la gente apoyara estas iniciativas y estuviera más satisfecha con los proyectos. Además, ayudaría a que la gente fuera más ordenada y limpia y camine o esté en el espacio con una

actitud más positiva, para contribuir a un mejor entorno” (hombre, 64 años, comerciante, estación Río de los Remedios).

En cuanto a la producción del espacio público en lo cotidiano y su valoración como lugar de encuentro y fortalecimiento identitario, se constata un cambio en la percepción y prácticas de las personas a partir de la ejecución del proyecto.

Se confirma la relación directa entre las condiciones del espacio físico y la facilidad para realizar las tareas cotidianas. Por lo anterior, las personas dijeron que, al ser más fácil y agradable trasladarse, el nivel de tensión disminuye y se disfruta la colonia y sus nuevos cambios.

Es evidente la influencia de estos aspectos en la valoración de su lugar y entorno vital. El sentimiento de pertenencia ha incrementado, según los entrevistados. Asimismo, se nota (aunque de forma incipiente) la concientización, en miras de una ciudad más justa e incluyente. Así es como los beneficiados comentan que están “orgullosos” de que en su colonia existan proyectos de este tipo y están a favor de adaptarse a los cambios que presenta.

Finalmente, aceptan las nuevas formas de intervención urbana, donde los proyectos de transporte impactan no sólo

en la movilidad de los ciudadanos, también en sus formas de habitar la ciudad. La gente mencionó que, como se sienten satisfechos con los resultados, cuidan sus instalaciones e incluso aportan a mejorar la imagen urbana (se constató con la Observación Participante que muchas personas salen a barrer, colocan plantas, pintan sus casas, entre otras iniciativas que coadyuvan a mejorar la imagen del barrio).

## Conclusiones

El proyecto de la Línea 5 del Metrobús es un ejemplo de una iniciativa que apuesta por llevar a cabo proyectos urbanos en los que la visión meramente técnica es igualmente importante que su función como proyecto político-territorial compartido por la sociedad, en los que se antepone el bienestar de la comunidad o del individuo y se favorece su condición como ser humano. Sin embargo, se requieren más y muy incisivas acciones en el ámbito de lo social y humano.

El excesivo peso de los factores técnicos y económicos en los proyectos de desarrollo urbano, así como la debilidad del enfoque cultural en la construcción de ciudad y ciudadanía debiera ser un factor a considerar para asegurar la

sustentabilidad. Para superar este desafío, conviene recordar la heterogeneidad de demandas e intereses provenientes de los diversos grupos de la sociedad.

En este sentido, es indispensable entender a los habitantes como ciudadanos, no sólo como clientes o usuarios de un servicio de transporte, para lo cual tener en cuenta una visión multidimensional del territorio y del espacio público es esencial para potencializar los resultados de una política, programa o proyecto urbano.

Los proyectos de desarrollo, integrales e incluyentes, requieren dirigir esfuerzos para motivar y hacer válida la opinión de los habitantes; ya que, al cumplir sus necesidades y mejorar sus condiciones de vida, se convierten en sustento de la durabilidad del proyecto. En este sentido, los jóvenes se consolidaron como el grupo más interesado en las modificaciones y sus resultados. Centrarse en este grupo social, con acciones que les permita identificarse y crear nuevas prácticas urbanas, potencializarían los resultados del proyecto. Los jóvenes aportan de manera importante al proceso de cambios en la elección del modo de transporte, integrarlos por medio de mecanismos de comunicación, programas culturales y de desarrollo social es un

detonante para incrementar la influencia del proyecto en la población.

La comunicación permite la construcción de puentes que conducen a la participación y el diálogo permanente, pues en los procesos comunicativos se toman en cuenta las relaciones, los canales de información e intercambio de ideas. Por ello, la importancia de preguntarse no solamente cómo y qué comunicar, sino además concebir la comunicación como un vehículo conciliador, facilitador e integrador de los procesos con enfoque participativo.

En la actualidad, no es posible hablar de planeación territorial sin tomar en cuenta los procesos comunicativos insertados en todo el proceso de realización. Las ciudades no están aisladas del componente social que lo conforma, por lo que, al transformar, mejorar o proponer sobre el territorio, necesariamente se han de considerar los elementos que favorezcan las relaciones sociales y promuevan el ejercicio de los derechos humanos.

En este sentido, un proyecto como la Línea 5 del Metrobús, debido a su innovación y trascendencia, requiere tomar en cuenta, dentro de su proceso de implementación, una etapa dedicada a la comunicación e información. Lo anterior, permite disminuir la incertidumbre de la

población y facilitar la apropiación del proyecto urbano.

El proyecto de la Línea 5 forma parte de una estrategia general de la movilidad sustentable de la Ciudad de México, que, además, aunando el concepto de calle completa, pretende su integralidad con otros procesos urbanos. De igual manera, establece un cambio y nuevo enfoque asignado a los proyectos de transporte, entendiéndose no sólo como un transporte público, sino como un elemento de integración y vínculo en las políticas de movilidad urbana. Dicho concepto resultó ser un componente innovador que buscaba, por un lado, abonar a los proyectos de transporte y, por el otro, cubrir las necesidades de los territorios modificados por medio de la rehabilitación del espacio público.

El concepto de calle completa, punto de innovación y distinción entre la Línea 5 y sus antecesoras, contempla diferentes medios que refuerzan la viabilidad y sustentabilidad de proyectos de transporte público y la movilidad no motorizada. Sin embargo, en la implementación es necesaria la implicación de todos los actores para alcanzar en máxima medida las necesidades y expectativas de los diversos grupos que conviven en la ciudad. Las opiniones sobre

la posimplementación del proyecto nos aportaron muchas pistas sobre la importancia de abrir este tipo de proyectos a la población, superando el nivel de información para trabajar más conjunta y coordinadamente con habitantes, autoridades y demás actores involucrados.

Cabe mencionar que los comentarios de los entrevistados se enfocan principalmente en cuestiones en las que se modifica alguna práctica realizada desde años atrás. El cambio de este hábito les genera inconformidad y dificulta el proceso de apropiación del proyecto urbano. Una manera eficaz de volver más fluido este proceso es diseñar de manera conjunta los espacios a intervenir. Conocer las prácticas de las personas y diseñar en función del logro de las tareas cotidianas.

Es bastante notorio que las prácticas urbanas suscitadas a partir de la implementación del proyecto abonan a la estrategia de movilidad sustentable. Sin embargo, se encontraron ausencias de estrategias más integrales e incluyentes de movilización social. Quedándose en un nivel muy bajo de participación (nivel informativo y de consulta).

En este sentido, para que la estrategia general de movilidad sustentable del GDF cumpla con sus objetivos en

cuanto al cambio de patrones de movilidad e integración con otros procesos urbanos, se requiere reforzar la promoción de una cultura de movilidad sustentable que motive el uso de otros medios de transporte, así como la convivencia de éstos. De igual forma, en una ciudad donde existe preferencia por el automóvil, es indispensable la integración de la sociedad civil en todo el proceso de implementación del proyecto de transporte público para obtener una comprensión del contexto social y cultural que permita la elaboración de acciones enfocadas a la apropiación y perennidad del programa.

Asimismo, cabe resaltar que el proyecto generó aspectos simbólicos como sentimiento de pertenencia, inclusión y valorización del hábitat, que permitieron construir una apropiación de los elementos que integra el proyecto, como el interés por sus principios y objetivos, así como en el aprendizaje de nuevos códigos y formas de utilización, cambios en la percepción del espacio público y, por ende, mayor uso y disfrute (la gente disfruta más su barrio y permanece en éste para las actividades de recreación, utiliza con mayor seguridad las calles y el transporte, incluso en horarios considerados inseguros), cambios en la percepción de su barrio; ahora lo perciben como más agradable, moderno, seguro y

accesible. Este tipo de proyectos son altamente valorizados y apoyados por la población, si explotan al máximo el conocimiento que tiene sobre los habitantes y el territorio que habitan para realizar políticas más eficaces.

En cuanto a las inconformidades ya mencionadas son perfectibles y enmendables con buenos canales de comunicación que antepongan los beneficios del proyecto y que resuelvan eficaz y concertadamente las diferencias que surjan. Es importante que el proyecto de Línea 5 enfoque parte de sus estrategias hacia acciones que contribuyan al fortalecimiento de sus habilidades urbanas. Asimismo, la información clara y abierta facilitará la toma de decisiones respecto del uso del transporte público.

Por otra parte, la participación social en las diferentes etapas del proyecto da voz a las necesidades, expectativas, percepciones, propuestas y deseos de los diferentes grupos que habitan en el territorio, lo que permite políticas concertadas y acordes a la realidad social. Lo anterior genera una dinámica de apropiación de la transformación urbana, suscitando prácticas en concordancia con los principios de la movilidad sustentable. La gestión de la participación ciudadana en proyectos y políticas de movilidad

sustentable motiva a que la población intervenga en los proyectos, facilitando su ejecución y asegurando buenos resultados. Además, se requiere tomar en cuenta todas las aristas de un sistema de movilidad, para proponer acciones más justas e inclusivas.

Por tanto, la Línea 5 del Metrobús representa un ejemplo de proyecto urbano integral que involucra diferentes objetivos temáticos. Es indispensable que proyectos como el del Metrobús no sólo se consideren una nueva opción de transporte, sino que incorporen una nueva visión de la movilidad urbana en las ciudades donde se valora la experiencia subjetiva, el espacio colectivo y las relaciones que se gestan en éste. Conviene recordar que existe una interacción de los sujetos con el territorio que habitan, la cual es constante y sufre transformaciones. Lo anterior vuelve indispensable el sentimiento de certidumbre, confianza y seguridad por parte de la población. Los proyectos que valorizan al sujeto y el espacio público como lugar de encuentro y disfrute aportarán a la adaptación y apropiación. Por tanto, los espacios públicos que facilitan las actividades diarias de las personas y cubren sus necesidades de esparcimiento, serán espacios (y barrios)

valorados, contribuyendo así a la construcción de una ciudad amigable y sustentable.

Así, la implementación de Línea 5 generó un cambio en la percepción del espacio de vida de las personas de ese entorno, lo cual ha de aprovecharse. Por lo anterior, es importante atravesar el límite de las estructuras físicas y encaminar esfuerzos para motivar iniciativas locales que potencialicen las oportunidades que brindan los espacios públicos en la vida de los habitantes.

Para cambiar el paradigma de la estrategia de movilidad, donde “el centro de la política son las personas y no el transporte”, se requiere de iniciativas acordes a este enfoque: no únicamente físicas, sino también en las formas de hacer.

En consecuencia, se supone que un proyecto que cuente con una estrategia que permita la participación de múltiples actores comprenderá e integrará mejor las necesidades específicas y otorgará herramientas que permitan su accesibilidad y adaptación al proyecto. Se trata de un enfoque social, fundamental, en iniciativas como la Línea 5 del Metrobús, con la que se pretende, además de la modificación del espacio o entorno, una transformación en patrones y comportamientos de habitantes

de las colonias aledañas al proyecto; como se observa en la visión del GDF y su estrategia de movilidad para la Ciudad de México. Además de las modificaciones físicas, la Línea 5 de Metrobús intenta

promover el cambio de prácticas por parte de los usuarios y habitantes, en favor del uso del transporte público y no motorizado, la cultura vial y el mejoramiento de la imagen urbana. •

## Fuentes

- Bebbington, Anthony (2011). "Theorizing Rural Territorial Dynamics in Latin America: Elements for a Theoretical Framework". Documento interno del programa DTR-Rimisp.
- Gaceta Oficial del Distrito Federal (GODF) (2013). "Declaratoria de necesidad para la prestación del servicio de transporte público colectivo de pasajeros del corredor Metrobús Línea 5, Río de los Remedios-Glorieta de Vaqueritos en su primera etapa": México: Secretaría de Transportes y Vialidad, 17 de octubre.
- Gaceta Oficial del Distrito Federal (GODF) (2001). *Programa general de desarrollo del Distrito Federal 2000-2006*. México: 4 de diciembre.
- Giglia, Ángela y Amalia Signorelli (2012). *Nuevas topografías de la cultura*. México: UAM-Juan Pablos.
- Gobierno del Distrito Federal (GDF) (2007). "Plan Verde Ciudad de México". México: GDF, en <[http://www.om.df.gob.mx/programas/plan\\_verde/plan\\_verde\\_vlarga.pdf](http://www.om.df.gob.mx/programas/plan_verde/plan_verde_vlarga.pdf)> .
- Gobierno del Distrito Federal (GDF) (2004). "Estrategia local de acción climática del Distrito Federal". México: Secretaría del Medio Ambiente, GDF, en <<http://centro.paot.org.mx/documentos/sma/ELACDF.pdf>>.
- Habermas, Jürgen (1992). *Teoría de la acción comunicativa*. Madrid: Taurus.
- Jiménez, Gustavo y Matthew Roe (2014). "Reinventando la calle: hacia calles completas". México: CTS Embarq México, Coordinación de Red de Ciudades, Movilidad Amable (serie Seminarios en línea, impartido el 3 de julio de 2011).
- Lefebvre, Henry (1968). *El derecho a la ciudad*. París: Anthropos.
- Licea Viñas, Karina (2013). *Primera fase: Metrobús Línea 5, calle completa. Mejores calles, mejores ciudades*. México: ITDP.
- Lynch, Kevin (1984). *La imagen de la ciudad*. Barcelona: Gustavo Gili.
- Rosales Montano, Silvia (2009). *El análisis y la gestión urbana participativa, herramientas de*

*governabilidad local democrática. Elementos metodológicos para acompañar la decisión pública concertada, la intervención espacial sostenible y el reforzamiento de las competencias locales.* Lyon: Apoyo Urbano.

Tanaka, M. (2012). “En busca del eslabón perdido: coaliciones sociales y procesos políticos en el desarrollo territorial rural”. Lima: Proyecto “Coaliciones, dinámicas territoriales y desarrollo” (documento).