



**UNIVERSIDAD AUTÓNOMA METROPOLITANA**  
**UNIDAD XOCHIMILCO**

**DIVISIÓN DE CIENCIAS SOCIALES Y HUMANIDADES**

**LICENCIATURA EN SOCIOLOGÍA**

**MÓDULO XII “SOCIOLOGÍA Y SOCIEDAD”**

**TRIMESTRE LECTIVO:**

**2022-PRIMAVERA**

**DIRECTORA: EDITH ELVIRA KURI PINEDA**

**EXPERIENCIAS DE MOVILIDAD URBANA EN LOS PROYECTOS DE  
MODERNIZACIÓN DEL TRANSPORTE PÚBLICO: CABLEBÚS LÍNEA DOS  
Y SU CONTRASTE CON OTROS MEDIOS DE TRANSPORTE**

**JUAN MANUEL MORALES CASTRO 2183023236**

**GUSTAVO EDUARDO ROMERO HERNÁNDEZ 2183024448**

**26 DE SEPTIEMBRE DEL 2022**

## Contenido

Introducción .....	1
1. Diagnóstico del problema eje .....	2
1.1 Justificación.....	3
1.2 Objetivo general .....	3
1.2.1 Objetivos específicos .....	4
1.3 Pregunta general.....	4
1.3.1 Preguntas específicas .....	4
1.4 Descripción breve de la metodología utilizada.....	4
2. Capítulo I .....	5
2.1 Espacio y la relación espacio-sujetos sociales .....	5
2.2 Movilidad urbana .....	8
2.2.1 Una mirada a los cambios en la concepción de movilidad .....	9
2.2.2 ¿Qué es la movilidad urbana? .....	10
2.3 Problemas de movilidad urbana en la Ciudad de México (CDMX) y la Zona Metropolitana del Valle de México (ZMVM) .....	12
3. CAPÍTULO II.....	15
3.1 Proyecto de movilidad urbana del gobierno de Sheinbaum .....	15
3.2 La Línea dos del Cablebús .....	19
4. CAPÍTULO III. Resultados obtenidos.....	22
4.1 Resultados obtenidos de las encuestas realizadas .....	22
4.2 Entrevistas. Puntos importantes de movilidad urbana experimentado por los usuarios. ....	29
5. Conclusiones .....	32
6. Bibliografía.....	34
7. Anexos.....	35
7.1 Diario de campo. Observación participante .....	35
7.2 Entrevista casual .....	39
7.3 Encuesta .....	40
7.4 Entrevista .....	42
7.5 Fotografías .....	43

## **Introducción**

En el presente trabajo se pretende analizar, a partir del discurso de los usuarios, la experiencia socio-espacial colectiva construida en términos de movilidad urbana en el Cablebús Línea 2 en contraste con su propia experiencia con otros medios de transporte. Para ello, la investigación se compone de cinco partes, en la primera parte se presenta el diagnóstico del problema eje dando la problemática y justificación en torno al Cablebús en relación con la movilidad urbana, asimismo, dentro de esta primera parte se presentan los objetivos y preguntas que rigen la investigación, a partir de los cuales se parte a la estructura de análisis, ya por último se menciona la metodología utilizada para la elaboración de este trabajo escrito.

Posteriormente se presentan tres capítulos donde en el primero se busca plasmar la parte teórica para el acercamiento de lo qué significa el espacio y la movilidad urbana, junto con los aspectos relacionados a ella como son la relación del sujeto con su espacio-social y las relaciones que de ahí se desprenden; en este mismo capítulo se plantea las problemáticas en México de movilidad urbana haciendo un diagnóstico de la problemática allí presente.

Con lo cual se da paso al segundo capítulo donde se habla ya directamente del tema de movilidad urbana en cuanto al proyecto de gobierno actual en la Ciudad de México (CDMX) donde se aborda sus objetivos y propuestas principales, con lo cual también se habla concretamente del proyecto Sistema de Transporte Cablebús Línea 2, en el cual se mencionan el objetivo y la razón por la cual se desarrolló dicho proyecto de movilidad en la zona de Iztapalapa, además, dentro de este mismo capítulo se abordan las características principales de este transporte.

En el capítulo tercero se presentan los principales resultados de la información obtenida con base en el trabajo de campo realizado en el Cablebús, dichos datos se recabaron con el empleo de técnicas como observación participante, encuestas y entrevistas. Se presentan los resultados junto con los análisis correspondientes en términos de movilidad urbana como son la conectividad, acortamiento de distancias, eficiencia y calidad, seguridad, y de la relación con el espacio del sujeto en este transporte a través de las prácticas que realiza.

Después, se encuentra el apartado de conclusiones generales, donde plasmamos nuestras principales reflexiones y análisis de manera breve sobre la investigación y los resultados que obtuvimos en el proceso.

Ya por último se agrega la bibliografía de las fuentes y referencias utilizadas en el trabajo terminal como también el anexo donde se presentan la estructura de las encuestas y entrevistas realizadas.

## **1. Diagnóstico del problema eje**

El transporte público en la Ciudad de México, específicamente en la zona conurbada, se ha caracterizado de manera histórica por ser deficiente con un desarrollo gradual y heterogéneo, generando rezago que ocasiona afectaciones en la movilidad urbana de los habitantes de la periferia. Es en estos matices que la exclusión de ciertas zonas de la capital y zonas metropolitanas se ha intentado aminorar con la modernización del transporte y creación de nuevos proyectos que beneficien al traslado de los ciudadanos. Por tanto, la movilidad urbana ha sido un tema central en los últimos años, dentro de la discusión política como social, en donde se busca la mayor eficiencia y alcance del transporte en la CDMX como de la Zona Metropolitana.

Pero, como ya hemos mencionado, en cierta forma este avance ha sido gradual, heterogéneo y exclusivo para zonas específicas de la urbe, lo cual genera procesos de exclusión que afectan directamente a las regiones metropolitanas más alejadas del núcleo de la ciudad. Por tanto, dentro de este contexto se generan tensiones entre los habitantes, las cuales se enmarcan por la desigualdad y el nulo desarrollo social.

Sumado a ello también las obras dirigidas por gobiernos anteriores se ha caracterizado por estar mal realizadas y hasta terminando con desastres materiales y humanos, como la línea 12 del metro. Es de esta forma que este historial en cuanto a las obras de movilidad urbana ha tenido impacto en las percepciones construidas por la población mexicana en gobiernos anteriores y en el actual.

Aunque siendo el discurso del actual gobierno en cuanto a movilidad urbana que plantea algo distinto en cuanto a mayor alcance de población, mayor conectividad y más sustentable, teniendo quizás impacto en las percepciones

sobre movilidad para los beneficiados en estas nuevas obras. Siendo la Línea 2 del Cablebús de interés ya que es una obra reciente, novedosa y moderna que pretende tener gran alcance. La Línea 2 del Sistema de Transporte Público recorre la alcaldía de Iztapalapa desde la terminal Constitución 1917 hasta Santa Marta. Cuenta con 10.6 km de trazo y 7 estaciones, es la línea de transporte público de teleférico más larga en el mundo, donde el gobierno de Sheibaum asegura que es “un modo de transporte moderno que hace efectivo el derecho a una movilidad eficiente, segura y sustentable en áreas de la ciudad que habían sido históricamente relegadas. La línea 2 permitirá reducir el tiempo de traslado de las personas de 1:15 horas a 36 minutos” (Gobierno de la Ciudad de México , 2019).

### **1.1 Justificación**

Es en el actual gobierno donde en el discurso de su “Programa Integral de Movilidad” se busca conectar estos sectores con mayor eficiencia y, sumado a ello, un sistema de transporte más amigable con el medio ambiente. Nuestro interés surge desde cómo ha impactado este nuevo programa a la población implicada, en este caso nos basaremos en el nuevo transporte del Cablebús Línea 2, donde ha sido reconocido internacionalmente por lo moderno y amigable con el medio ambiente, así mismo por el impacto de conectividad y eficiencia que tendría, veremos el impacto de acuerdo con el discurso de los usuarios del Cablebús para entender las percepciones creadas a partir de la experiencia con este nuevo transporte y su contraste con otros medios de transporte, para entender las percepciones construidas a partir del Cablebús.

### **1.2 Objetivo general**

- Analizar, a partir del discurso de los usuarios, la experiencia socio-espacial colectiva construida en términos de movilidad urbana en el Cablebús Línea 2 en contraste con su propia experiencia con otros medios de transporte.

### **1.2.1 Objetivos específicos**

- Comparar, con base en el discurso, las percepciones colectivas de los usuarios del Cablebús Línea 2 en contraste con sus experiencias con otros medios de transporte.
- Identificar las prácticas realizadas por los usuarios del Cablebús Línea 2 en su traslado cotidiano.
- Identificar el impacto que perciben los usuarios del Cablebús Línea 2 en cuanto al tiempo, calidad, eficacia, seguridad, conectividad y accesibilidad de sus traslados.

### **1.3 Pregunta general**

- ¿Cuál es el discurso de los usuarios en cuanto a la experiencia socio-espacial colectiva construida en términos de movilidad urbana en el Cablebús Línea 2 en contraste con su propia experiencia con otros medios de transporte?

#### **1.3.1 Preguntas específicas**

- ¿Cuáles son las percepciones colectivas de los usuarios del Cablebús Línea 2 en contraste con sus experiencias con otros medios de transporte?
- ¿Qué prácticas realizan los usuarios del Cablebús Línea 2 durante su traslado cotidiano?
- ¿De qué manera perciben los usuarios del Cablebús Línea 2 el impacto que ha tenido en sus traslados cotidianos en cuanto al tiempo, calidad, eficacia, seguridad, conectividad y accesibilidad?

### **1.4 Descripción breve de la metodología utilizada**

En cuanto a la metodología aplicada en esta investigación, hicimos uso del libro Metodología de la investigación, escrito por H. Sampieri, F. Collado, y B. Lucio (2010), dicho texto ayudó a definir el enfoque de nuestro trabajo escrito, así como todos sus componentes metodológicos. En los párrafos siguientes presentamos

la descripción específica de la estructura metodológica por la que se conforma dicho trabajo.

Por lo que se refiere al enfoque de la investigación, esta será de carácter cualitativo, debido a que se pretende conocer y analizar la experiencia socio-espacial, en términos de movilidad urbana, de los usuarios a partir de su Propia perspectiva y opinión sobre el uso del Cablebús Línea 2 en contraste con otros medios de transporte. La opinión y perspectiva de los usuarios del sistema de transporte son fundamentales para el desarrollo de este trabajo.

Acorde con lo anterior, nos guiamos bajo una lógica inductiva, es decir, recabamos datos sobre la experiencia de los sujetos de manera particular y posteriormente describimos y analizamos la información.

Para la estrategia metodológica de recolección de datos empleamos técnicas tales como encuesta, entrevista y observación participante, en las cuales recabamos los puntos de vista y experiencia de los usuarios del Cablebús Línea 2, en el apartado de anexos integramos los formularios de encuesta y entrevista que usamos, así como también redactamos la observación participante. Sobre la encuesta y entrevista sus preguntas son estructuradas donde en la primera se realizó de forma escrita y la segunda a través de forma oral a través de grabación de audio. La observación participante se realizó en todas las estaciones en horarios distintos por día que van en un lapso de las 10-18 hrs.

Los límites de la población son todos los usuarios del Cablebús de la línea 2, contamos con una muestra de 80 encuestados que se encontraban en las instalaciones y alrededores del Cablebús.

## **2. Capítulo I**

### **2.1 Espacio y la relación espacio-sujetos sociales**

Para comenzar con la relación entre sujeto y espacio es necesario distinguir que el espacio contiene dos formas que se complementan (Bourdieu, 2010), tiene una parte física la cual se distingue por ser el espacio materializado, tangible y concreto en el cual nos desplazamos, interactuamos y existimos; es en este espacio en el cual nos ubicamos de forma física, contamos con una presencia

biológica localizada en un lugar específico. Esta definición se complementa por el espacio social y las estructuras mentales (Bourdieu, 2010), esta dimensión del espacio se constituye por los significados, las abstracciones y las subjetividades que los sujetos de manera individual y colectiva le han otorgado, así como también en este espacio se condicionan los elementos de distinción de los grupos y su diferenciación en la estructura social. En ambos tipos de espacio yacen las interacciones y prácticas sociales, no obstante, es en el espacio social y en las estructuras mentales donde se articulan y se determinan.

Siguiendo esta misma línea, la relación entre espacio y sujeto social es concretada a partir de la experiencia socio-espacial y la acción de habitarlo (Giglia, 2012), es decir, del proceso constante de interacción, significación e interpretación del espacio ya sea de manera personal o impersonal. Asimismo, habitar implica la aplicación de prácticas y conocimientos con base en la experiencia cotidiana; lo cual conlleva a darle significados a los espacios que practicamos y transformarlos o reproducirlos a través del tiempo.

Cuando se habita un espacio este adquiere la característica de ser apropiado a partir de la relación que el sujeto establece con el espacio, es decir, la interacción que se tiene con el lugar, el tiempo que la persona ha pasado localizado en el lugar y los significados que le ha otorgado, lo cual influye en la relación experiencial del sujeto (Lindón, 2014); además, se debe considerar que la acción de habitar el espacio es desarrollar prácticas sociales y adquirir experiencias, esto bajo la lógica constante de la vida cotidiana.

Respecto al tiempo, este interviene como otro factor en la acción de habitar, es decir, a la interacción del sujeto con el espacio se le agrega el tiempo en cuanto este lo habita y lo modifica durante un periodo de tiempo, es una dinámica continua y permanente entre el sujeto y el espacio.

Se agrega esta determinación debido a que la actividad humana de apropiación del espacio está enmarcada a las existencias materiales y simbólicas de un tiempo específico, incluso esta misma actividad puede llegar a perpetuarse (Giglia, 2012). Por tanto, las determinaciones del tiempo influyen en la forma de apropiación del espacio lo cual ocasiona diversas maneras de habitar el espacio,



ya sea de manera temporal, continua o permanente, siendo así que el habitar pueda traspasar determinaciones de un tiempo fijo.

En suma, habitar implica estar presente en un lugar al cual se le han otorgado significados e interpretaciones (Giglia, 2012), las cuales se van acumulando en un conjunto de prácticas y saberes de la experiencia espacial. Es así como el habitar puede identificarse no sólo como una actividad individual sino también colectiva, los sujetos le otorgan significados diferentes dependiendo de su posición en la estructura social (Bourdieu, 2010), no obstante, la interpretación y práctica del espacio se concretiza a través de la reproducción de prácticas y modos de vida, lo cual desarrolla un proceso retroalimentativo individual y colectivo, en el cual los sujetos moldean los lugares al otorgarles valores y representaciones determinadas, y al mismo tiempo estos espacios condicionan y estructuran a los habitantes (Lindón, 2014).

Además de considerar los elementos anteriormente expuestos, la experiencia de habitar se determina a partir de la existencia de un orden socio-espacial y cultural, el cual rige el modo de operar del lugar y la forma en la que el sujeto se hace presente (Giglia, 2012). Este orden previamente constituido o que el sujeto influyó en crear condiciona y regula el modo de existir del habitante, asimismo, este sistema normativo se perpetúa a través de las prácticas y representaciones cotidianas (Giglia, 2012); con base en el orden socio-espacial el sujeto reconoce su posición y establece su relación con el espacio.

En relación con lo anterior, autores como Angela Giglia (2012) o Alicia Lindón (2014) nos dicen que la acción de habitar es multidimensional, es decir, hay múltiples formas de habitar debido a los diversos factores que intervienen, entre ellos están las prácticas y significados que difieren dependiendo del espacio, de igual manera, las reglas que ordenan a los lugares obedecen a distintas determinaciones, incluso se deben considerar las diferencias del espacio físico y del tiempo.

A lo anterior se le agrega el concepto teórico de la red topológica desarrollado por Lindón (2014), el cual, dicha formulación expone que estas redes se conforman con base en las conexiones que el sujeto social establece con los

diversos espacios que ha habitado en diferentes tiempos, considerando el pasado, presente y futuro de su biografía. En este entramado de espacios, media la memoria espacial del sujeto a través del constante ejercicio comparativo entre espacios y la visualización de contrastes que yacen en el espacio, lo cual influye en la creación y reproducción de significados espaciales (Lindón, 2014).

Por lo que se refiere a la idea de habitar el espacio a través del transporte público, cabe decir que autores como Lindón (2014) o Giglia (2012) mencionan que la experiencia espacial está delimitada y que esta forma de vivir el espacio no es completa, sino fugaz y sin una significación al nivel de los espacios domesticados y controlados por el sujeto; no obstante, se debe considerar que los periodos de traslado pueden llegar a ocupar gran parte del tiempo de los usuarios del transporte, así como también que el uso de transporte es cotidiano para ciertos sujetos.

## **2.2 Movilidad urbana**

En el presente trabajo hablamos de movilidad urbana en el transporte público, específicamente del Cablebús siendo un sistema moderno en las zonas implicadas como es Iztapalapa, debido a que este término es usado constantemente a lo largo del trabajo, resulta importante dedicar en este capítulo un espacio a definir, distinguir y esclarecer el término de movilidad, para así entender en su mayor plenitud este concepto.

Dicho lo anterior, se debe decir que definir movilidad urbana no resulta tan fácil como decir que se trata del movimiento o desplazamiento de las personas y bienes en las ciudades, ya sea en automóvil, caminando, bicicleta, transporte público, etc. (CONUEE, 2018), ya que hablar de movilidad implica más aspectos (como espacio social, significados, prácticas, accesibilidad, entre otras más), asimismo también depende del enfoque desde donde se retome (ya sea sociológico o de geografía humana, por ejemplo) y, por último, cabe decir que el término ha sido abordado por una gran literatura, teniendo por lo tanto un gran marco teórico, pero aún así dejan vacíos o no dejan del todo claro el concepto, además de que con el tiempo ha ido cambiando su concepción.

Todas estas características que implica la tarea de intentar definir la movilidad urbana se deben tener presentes, pues no es trabajo de esta investigación tratar

de complementar su definición ni mucho menos se pretende crear otra definición, lo que sí haremos es tratar de poner en la mesa cómo la literatura le ha dado respuesta a la pregunta de ¿qué es la movilidad urbana? y todos los aspectos que ello implica; dejando claro lo antes señalado, también cabe resaltar que nosotros nos concentramos principalmente, para este trabajo, en el enfoque sociológico. Sin más preámbulos ni aclaraciones, empecemos abordando cómo ha cambiado a lo largo del tiempo este término de movilidad urbana.

### **2.2.1 Una mirada a los cambios en la concepción de movilidad**

En los años setenta del siglo XX fue tomada la movilidad urbana desde un enfoque de desigualdad socio-territorial del transporte, este enfoque cambió en la década de los años noventa donde fue retomada la movilidad pero con un enfoque preferencial sobre lo económico, ya que la preocupación de esos años era el impacto de las reformas neoliberales del Estado, dejando atrás el aspecto del transporte y de lo urbano; es en los años 2000 que, debido a nuevas tecnologías y hacia un cambio de concepción del fin de la sociedad industrial, el enfoque ya toma una mayor preocupación al hablar de movilidad urbana desde su aspecto social, aunado a ello por el cambio de morfología y de la estructura urbana (Gutiérrez, 2012), donde ya se implican más aspectos en los estudios de la Sociología urbana, tales como relaciones de trabajo, otras relaciones sociales de producción y reproducción social, clases sociales o grupos en específico en la sociedad; tomando relevancia en sus estudios la movilidad urbana y la cotidianidad, abordando desde el desplazamiento que realizan las personas tanto en su forma territorial como subjetiva, aunque sigue teniendo predominio su abordamiento desde la dimensión de lo material del territorio. En la Geografía Humana también este nuevo paradigma tiene implicaciones, pues se empieza a apuntar más a agregar y concentrarse en el aspecto cultural implicado en la movilidad, al hablar del “achicamiento de las distancias” y cuestionando la pretensión en la ciencia y discursos de la homogeneización cultural, tomando sus estudios un mayor énfasis en lo “particular, lo múltiple y diverso”, siendo esto crucial ya que se pretende superar los vacíos que había en las concepciones y estudios de movilidad urbana (Gutiérrez, 2012, pág. 63).

Es decir, lo que cambió en el abordamiento del concepto de movilidad urbana es darle mayor importancia a las personas que a los medios de transporte, estos

cambios de pensamiento se observa en los modelos de desarrollo urbano donde la importancia recae en buscar, como objetivos, la mayor “eficiencia económica, equidad social y sustentabilidad ambiental” (Gutiérrez, 2012, pág. 62), siendo así que cambia el paradigma al hablar de movilidad urbana teniendo impacto no sólo en la nueva literatura de la Sociología Urbana y la geografía, sino para los gobiernos y sus proyectos de movilidad urbana. Aunque lo anterior implique un mayor enriquecimiento teórico sobre el término, se sigue teniendo vacíos en su abordamiento ya que, como se mencionaba, sigue predominando su aspecto material-territorial, es decir enfocarse en lugares en vez de lo subjetivo, de lo social, de lo que implica el desplazamiento de personas (como la condición social); y aunque ahora se cuente con grandes bases de datos y nuevas formas de recolección de información, resultan poco innovadoras en la medición, por ejemplo, para recabar información sobre movilidad urbana se usan mucho las encuestas de origen y destino o también conocidas como “domiciliarias o de movilidad cotidiana” que ayudan a los programas de movilidad urbana para planeamiento, pero en su captura de datos sigue haciendo falta tener en cuenta el aspecto social y subjetivo implicados en la movilidad urbana (Gutiérrez, 2012). Asimismo, su actualización no es recurrente, es decir, hay intervalos largos de años para nuevamente recopilar datos lo cual dificulta la visibilización de problemas e influye en que los proyectos de movilidad urbana se mantengan desactualizados a los problemas contemporáneos.

Con base en lo señalado en este subapartado, el siguiente procede a ya definir el concepto de movilidad urbana, teniendo presente lo que implica y los cambios que ha tenido su enfoque.

### **2.2.2 ¿Qué es la movilidad urbana?**

De acuerdo con Miralles-Guasch, la movilidad urbana o movilidad cotidiana se considera como la “suma de los desplazamientos realizados por la población de forma recurrente para acceder a bienes y servicios en un territorio determinado” (Gutiérrez, 2012, pág. 64), centrándose en las personas que los usan, siendo Esteban y Sanz que complementan esta definición diciendo que la movilidad es una variable cuantitativa (al medir el número de desplazamientos), de las “personas o los bienes en un determinado sistema socioeconómico” (Gutiérrez, 2012, pág. 64). Asimismo, Kaufmann define a la movilidad urbana o “motilidad”

como el potencial de movilidad que constituye un capital social, como una “capacidad personal de ser móvil en el espacio a la cual el sujeto accede y se apropia de acuerdo con sus circunstancias” (Gutiérrez, 2012, pág. 64).

Es así como con base en las anteriores definiciones entendemos que la movilidad urbana tiene énfasis en las variables medibles al contemplar los desplazamientos frecuentes de la población en un espacio dado, teniendo en cuenta que la accesibilidad de desplazamiento depende del poder adquisitivo de las personas o capitales, como dicen los autores citados, teniendo énfasis en la capacidad que tienen las personas en acceder a los [...]

*[...] lugares donde se brindan los servicios y oportunidades necesitados (o deseados), sea esto por mejorar la facilidad de desplazamiento (un lugar es más accesible si mejora el sistema de transporte), o bien por mejorar la proximidad (una necesidad o deseo es más accesible cuanto menor es el desplazamiento que hay que efectuar para satisfacerlo) (Gutiérrez, 2012, pág. 64).*

Hay que entender que al hablar de movilidad urbana, de acuerdo con las definiciones expuestas y sobre lo que establece esta concepción, implica otro término crucial, siendo éste el espacio físico-social, ya que la movilidad, al significar desplazamientos de personas, sucede en un espacio material-subjetivo donde tienen incumbencia tanto lo tangible como lo simbólico y representativo del lugar. Por tanto, al hablar de movilidad urbana implica hablar del espacio físico-social, que conlleva a tener presente su aspecto material y subjetivo (lo social), que estos dos últimos conllevan, de acuerdo con Santos, al referirse a lo físico es hablar del “orden natural, el ámbito mensurable y de soporte de la humanidad”, por ejemplo el territorio o lugar donde sucede y el transporte usado; mientras que al hablar de lo social debemos considerarlo desde su “historicidad y el conflicto” (Gutiérrez, 2012, pág. 64). De acuerdo con esta concepción, la movilidad urbana implica hablar del espacio social que es producido y organizado por una sociedad específica, es decir, la movilidad urbana cambia de acuerdo con la región y escala, entre otros aspectos, en un tiempo, lugar y condición determinada.

Con ello lo que nos plantea Andrea Gutiérrez (2012) es considerar a la movilidad urbana como “performance”, es decir que al hablar de movilidad urbana implica varios aspectos vinculados, siendo que dice que la movilidad es una “práctica

social de desplazamiento en el territorio”, y al considerar la movilidad urbana también como prácticas sociales, implica dos aspectos que se deben tener presentes:

1. Que una práctica implica comportamientos en frecuente reiteración, es decir, comportamientos que se repiten constante o cotidianamente.
2. Al hablar de prácticas sociales se refiere a comportamientos grupales que “definen un patrón, pauta o modelo, conforme a las condiciones medias de un contexto social, espacial y temporal determinado” (Gutiérrez, 2012, pág. 64).

Considerando estos dos puntos señalados, al decir que la movilidad urbana también se refiere a prácticas sociales, esto implica que la movilidad sea continua y reiterante, es decir que cotidianamente se realizan estos desplazamientos con peculiaridades ya que cuentan con códigos, valores, modelos o patrones que se pueden observar no aisladamente sino en conjunto en la sociedad o grupos de personas.

Al considerar la movilidad urbana como prácticas abre nuevos campos de conocimiento donde se puede ir enriqueciendo, ya que no sólo se habla de la parte física sino también subjetiva implicada en los desplazamientos, de acuerdo con las prácticas sociales se habla de datos en conjunto y no individuales, donde las investigaciones y trabajos sobre movilidad se centran en las características siguientes, de acuerdo con Andrea Gutiérrez (2012):

- Las prácticas sociales de desplazamiento de la movilidad cotidiana, de la movilidad residencial y de la profesional.
- Las prácticas sociales de desplazamiento de las personas y de sus bienes.
- Las prácticas sociales de desplazamiento de las personas físicas o jurídicas (empresas, organizaciones, etc).

### **2.3 Problemas de movilidad urbana en la Ciudad de México (CDMX) y la Zona Metropolitana del Valle de México (ZMVM)**

La Ciudad de México enfrenta múltiples problemáticas en torno a la movilidad urbana, el Plan estratégico de movilidad de la Ciudad de México (2019) realizado por la Secretaría de Movilidad plantea que los diseños y estrategias de movilidad

urbana en la entidad, junto con la Zona Metropolitana del Valle de México, se han caracterizado por operar a través de un sistema dividido y no coordinado, hondamente ineficiente, además de que se ha perpetuado la herencia histórica de desigualdad social.

Para explicar las anteriores descripciones expuestas por el Plan estratégico de movilidad, este mismo presenta ocho problemáticas principales, las cuales integran aún más dificultades respecto a la movilidad. Para mayor entendimiento, en el cuadro siguiente se desglosan con detalle:

Tabla 1. Diagnostico de los problemas de movilidad urbana

Ineficiencias de la movilidad urbana	El tiempo de viaje del usuario: las distancias entre origen y destino suelen ser extensas, considerando la distribución de los espacios dedicados a actividades económicas, los cuales se posicionan en zonas céntricas y los espacios ligados al descanso ubicados en la periferia; se complica aún más por el tráfico, junto con la distribución y cobertura de los medios de transporte.
	Ejercicio desigual de derechos de movilidad en el espacio: los sujetos en situaciones de vulnerabilidad experimentan de manera inequitativa el espacio debido a la existencia de obstáculos espaciales-estructurales que impiden a los sujetos practicar sus derechos de movilidad en su totalidad.
	Inexistencia de un enfoque integrado de movilidad: hay diversas instituciones que se ocupan de temas de movilidad, sin embargo estas no operan en conjunto, sino que trabajan de formas distintas y separadas; esto impide el desarrollo de una mejor movilidad urbana.
	Inexistencia de un enfoque de movilidad único metropolitano: las instituciones ignoran la afluencia de sujetos que residen o se trasladan fuera de la capital, por tanto, omitir su presencia en los flujos de movilidad ocasiona congestiones y saturación de los medios de transporte y vialidades.

	<p>Inexistencia de una gestión única de tráfico: la aglomeración en las vialidades se da a partir de la ausencia de una estrategia conjunta de movilidad, la cual priorice el transporte público seguro y eficaz, mejores vialidades para el transporte no motorizado, incentive a la población a reducir el uso del transporte privado, considere a los sujetos cuyo destino sea la capital, y que formule soluciones para el transporte de carga.</p>
	<p>Falta de una mejor infraestructura ciclista: está aún sigue siendo de forma casi exclusiva para las zonas céntricas de la entidad.</p>
	<p>El transporte de carga y su relación con el tráfico vial: las políticas de tránsito vehicular deben ser evaluadas y monitoreadas con la intención de evitar congestiones y accidentes ocasionados por los transportes de carga.</p>
	<p>Calidad y seguridad: la ausencia de una mejor planeación de movilidad urbana ocasiona deficiencias, tales como la disminución en la calidad y seguridad en el transporte público y privado; lo cual repercute de manera directa en lo social, económico, político y ambiental.</p>

(Tabla: realizada con base en el Plan estratégico de movilidad de la Ciudad de México, 2019).

Como podemos ver no existe un plan o institución que busque resolver los problemas de movilidad urbana a nivel conectado de las tres demarcaciones, Estado de México, Hidalgo y la Ciudad de México, por lo que los programas actúan independientemente en cada demarcación.

En su crecimiento que ha experimentado la Zona Metropolitana del Valle de México (ZMVM) remarca y aumenta características del patrón de desarrollo urbano “desigual, inequitativo y caótico”, común en países pocos industrializados y que experimentan en sus consecuencias “migraciones constantes, crisis económicas, cíclicas, pauperización y marginación social, procesos de gentrificación, migraciones ambientales, procesos de expulsión, gentrificación alimentaria y entre otras más” (Olvera, 2020).



La razón o una de las razones cruciales del porqué las ciudades y la urbanidad se componen de esta manera se debe a la desigualdad, ya que a partir de esta desigualdad se configura el escenario urbano en el que nos encontramos. Para entenderlo mejor, Castañeda (2020) hace referencia de Shumpeter (2002) donde en sus nociones menciona que el capitalismo ha configurado un sistema desigual o “civilización de la desigualdad” (Olvera, 2020), es decir la sociedad misma y el sistema en donde nos desenvolvemos día a día tiene su configuración tal de acuerdo a la desigualdad de esa civilización; dicha desigualdad se caracteriza de ser tipo socioeconómica, siendo de este modo que al tratar de entender porque la configuración de una ciudad y su forma de funcionar se explique en la desigualdad socioeconómica que permite, por ejemplo, el uso y beneficios de servicios básicos como el de salud, en la calidad de vida, la tipo de educación y oferta laboral, el impacto diferenciado de los efectos del cambio climático, el nivel de ingresos, el poder adquisitivo de cada persona, derechos, beneficios de la innovación en la ciudad y, claro está, que del tipo de movilidad urbana.

De acuerdo con lo antes mencionado, entendemos que también la movilidad urbana esta condiciona por la desigualdad existente en las sociedades por ende algunos tendrán mayor eficiencia, calidad, conectividad, a proximidad, seguridad y mejor experiencia en sus desplazamientos cotidianos de acuerdo con su nivel socioeconómico. Es por ello por lo que en este apartado al hacer un diagnóstico de los problemas que ha representado en la CDMX y la ZMVM la movilidad urbana donde vemos un beneficio mayor en la zona más céntrica de la ciudad gozando de los mejores servicios, y quedando excluidas las zonas periféricas.

### **3. CAPÍTULO II**

#### **3.1 Proyecto de movilidad urbana del gobierno de Sheinbaum**

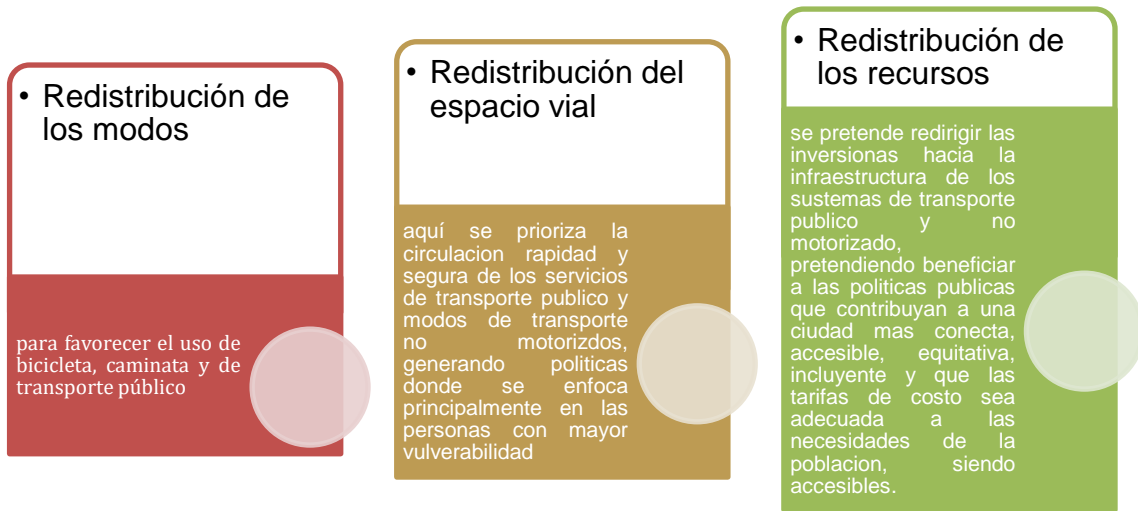
Este proyecto, nombrado Plan Estratégico de Movilidad para la Ciudad de México (2019) y Estrategia General de Movilidad de la Ciudad de México, consiste en lograr una mayor equidad e inclusión en la ciudad, teniendo como objetivos principales [...]

*[...] mejorar la calidad de vida, reducir desigualdades sociales, disminuir emisiones de gases contaminantes y de efecto invernadero, y aumentar la productividad de la ciudad” a través de un sistema integrado de movilidad que aumente la accesibilidad para la población, garantice condiciones de viaje dignas y seguras para todas las personas, y optimice la eficiencia del transporte de mercancías (Secretaría de Movilidad, 2019, pág. 3).*

Como se vio en el capítulo anterior, la movilidad urbana ha sido beneficiada y enfocada su atención en la zona más céntrica, es decir existe cierta marginación para toda la ciudad y su conectividad con otros puntos de manera más eficiente y segura. Por ello resulta importante remarcar esta parte porque se puede ver un cambio en la perspectiva de movilidad con un enfoque más social sin dejar de lado lo ambiental e innovador, que pretendía en su inicio en 2019. Algo importante de señalar sobre este plan de movilidad urbana de la CDMX es que fundamentalmente se basó en los resultados de la Encuesta Origen Destino en Hogares de la Zona Metropolitana del Valle de México 2017, como se dijo en el capítulo anterior este tipos de proyectos de movilidad se basan en encuestas de este tipo para llevar a cabo una estrategia acercada a la realidad de cada ciudad; asimismo también se basó en obtener información, la estrategia, en diferentes publicaciones de organismos públicos y no gubernamentales. Con ello el proyecto busca solucionar los problemas enmarcados en el capítulo anterior de movilidad urbana el momento de su inicio (2019) era un sistema fragmentado, ineficiente y que dejaba ver una marcada inequidad social.

Las políticas de movilidad están más guiadas hacia las personas donde a través de los sistemas, programas y proyectos se pretende disminuir el tiempo de traslado, garantizar viajes cómodos y más seguro para todas las personas (Secretaría de Movilidad, 2019). Siendo estas características unas de las más importantes y que se busca para tener una buena experiencia en el transporte. La estrategia tomada para el proyecto de movilidad es de tipo transversal donde se busca la redistribución de tres componentes estructurales de la movilidad urbana, los cuales son:

Figura 1. Componentes estructurales de la movilidad urbana



(Figura: elaboración propia, información obtenida de (Secretaría de Movilidad, 2019).

Con estos tres componentes (modal, espacial y presupuestal) a través del enfoque transversal redistributivo transversal se busca implementarlo en todo el proyecto de movilidad urbana donde se propusieron tres objetivos centrales a realizar, los cuales son:

Figura 2. Objetivos para realizar



(Figura: elaboración propia, información obtenida de Secretaría de Movilidad, 2019)

Para llevar a cabo este plan estratégico se apega a la Ley de Movilidad, del artículo 12, fracción XXIV que le otorga la facultad a la secretaria para “coordinar con las dependencias y organismos de la Administración Pública, las acciones y estrategias que coadyuven a la protección de la vida y del medio ambiente en la prestación de los servicios de transporte de pasajeros y de carga, así como impulsar la utilización de energías alternas y medidas de seguridad vial” (Secretaría de Movilidad, 2019, pág. 6).

Cabe aclarar que es deber del Programa Integral de Movilidad (PIM) de la CDMX llevar a cabo este plan estratégico con los puntos antes señalados, con ese plan se busca actuar de manera rápida a los problemas de movilidad, pero su elaboración es tarda ya que se requiere la evaluación del PIM del 2013-2018, un diagnóstico más actual, la coordinación con otras dependencias y demarcaciones, y de un activo proceso de participación ciudadana. Así mismo al implementar este plan se tuvo que verificar que los objetivos de este estuvieran alineados con los Programas Generales de Desarrollo de la Ciudad de México, el Programa de Ordenación de la Zona Metropolitana del Valle de México (ZMVM) y aunado a ello actualizar la versión del Programa Integral de Seguridad Vial (PISVI).

Lo anterior sobre la estrategia 2019 vemos que sirve para actuación a corto plazo de un proyecto de movilidad urbana en la Ciudad de México, pero como se señala depende de varios actores para llevarse a cabo y entre ellos esta los proyectos que tenga la misma administración de la Zona Metropolitana, ya que como se ha podido observar se pretende conectar más estos puntos periféricos de la ciudad que tienen un pasado de marginación a los proyectos urbanos de esta índole.

Como ya se había mencionado esta estrategia de movilidad urbana trae un enfoque más dirigido a las personas, pero también cabe recalcar que se pretende llevar a cabo este proyecto compatible con la sustentabilidad e innovación, asimismo el acoso sexual entra como tema de seguridad ya que en la movilidad es un tema que nos e había tomado mucho, es aquí que atreves de la perspectiva de género se busca prevención y atención del acoso en el sistema de movilidad (Secretaría de Movilidad, 2019).

### **3.2 La Línea dos del Cablebús**

La Secretaría de Movilidad (SEMOVI) presentó en el año 2019 la creación de una segunda línea del Sistema de Transporte Público Cablebús, la cual daría continuación al interés del gobierno por desarrollar medios de transportes acordes con su Plan Estratégico de Movilidad de la Ciudad de México (2019); en dicho plan se establece que en la actual administración se busca lograr que la movilidad urbana sea incluyente, accesible, equitativa, con un enfoque ambientalista y sustentable de cero emisiones.

El Gobierno Capitalino, junto con la Secretaría de Movilidad, la Secretaría de Obras y Servicios, el Organismo Regulador de Transporte, y el organismo público Servicio de Transportes Eléctricos de la Ciudad de México (STECDMX), encargados de la ejecución y desarrollo del proyecto, describen al Cablebús como un medio de transporte moderno que brinda un servicio seguro, eficaz e innovador, esto con base en que reduce el tiempo de traslado, sirve como un medio de conexión o transferencia de usuarios a medios masivos de transporte, y que además pretende cubrir las necesidades de transporte en zonas con alta densidad poblacional (Gobierno de la Ciudad de México, 2022). Asimismo, según la SEMOVI y la STECDMX (Gobierno de la Ciudad de México, 2022), este transporte eléctrico es concebido como un proyecto regido por un enfoque social, cuyo objetivo principal es disminuir la desigualdad y marginalidad a partir de aumentar la movilidad y accesibilidad de los habitantes a otros espacios de la ciudad.

Para el año 2022, la Ciudad de México cuenta con dos rutas de este transporte eléctrico elevado: a) Cablebús Línea uno: se ubica en la alcaldía Gustavo A. Madero, su recorrido es de Indios Verdes a Cuauhtépec, cuenta con un total de seis estaciones; y b) Cablebús Línea dos: se ubica en la alcaldía Iztapalapa, va de Santa Marta a Constitución de 1917, cuenta con siete estaciones. Los dos proyectos de transporte son similares, ambos son teleféricos eléctricos que conectan con medios de transporte masivo, así como también, mejoran la calidad de viaje y la movilidad de los habitantes en la metrópoli. La diferencia es que la extensión de la Línea dos es más larga, recorre 10.6 km en un tiempo

aproximado de 36 a 40 minutos, incluso es la línea de teleférico más larga del mundo (Gobierno de la Ciudad de México, 2022).

Cabe mencionarse que, aunque la Línea uno y dos se encuentran en zonas distintas, ambas están ubicadas en regiones que tienen características y carencias similares; la intención del Cablebús es la misma, cubrir lugares que han resultado marginados de manera histórica y multidimensional, considerando también su particularidad geográfica de serranías y los obstáculos urbanos que se han desarrollado, lo cual hace que la región sea de difícil acceso para medios de transporte.

Por lo que se refiere al proyecto Cablebús Línea dos, este sistema de transporte eléctrico masivo por cable se encuentra en la alcaldía Iztapalapa, ubicada en la región sur oriente de la Ciudad de México. Los horarios en los que opera son de lunes a viernes de las 05:00 a 23:00 horas, sábados de las 06:00 a 23:00 horas, y domingos de las 07:00 a 23:00 horas. Cabe mencionar que el costo de uso es de siete pesos y el pago se realiza únicamente con la tarjeta de Movilidad Integrada; también hay personas exentas al pago, se permite el ingreso de manera gratuita a adultos mayores de sesenta años, personas con discapacidad y menores de cinco años. Respecto a las cabinas, la Línea dos del Cablebús está conformada por un total de 305, cada unidad tiene la capacidad para transportar diez personas sentadas; su capacidad de operación es de 108 mil usuarios al día (Gobierno de la Ciudad de México, 2022).

En cuanto a sus estaciones, son siete las que componen este sistema: la primera lleva por nombre Constitución de 1917, esta tiene conexión con un Centro de Transferencia Modal (CETRAM), el cual dispone al alcance de los usuarios servicios de transporte como el Sistema de Transporte Colectivo Metro Línea 8 Constitución de 1917, la Red de Transporte Pasajero (RTP), al Sistema de Transporte Concesionado, taxis, y demás servicios de transporte; la segunda estación es Quetzalcóatl, situada en la colonia Desarrollo Urbano Quetzalcóatl; la tercera se denomina Las Torres Buenavista, ubicada en la colonia Buenavista; la cuarta estación lleva el nombre Xalpa, mismo nombre de la colonia donde se encuentra, dicha estación funciona como un transbordo; la quinta y sexta estación, Lomas de la Estancia y San Miguel Teotongo, están en la colonia San

Miguel Teotongo; por último, la estación número siete se llama Santa Marta, ubicada en la colonia Ermita Zaragoza, está conectada con la estación del mismo nombre de la línea A del Sistema de Transporte Colectivo Metro, de igual manera, el Centro de Transferencia Modal Santa Marta, el cual ofrece más servicios de transporte público, se encuentra cerca de esta última estación.

En cuanto al objetivo de dicho proyecto de transporte, de acuerdo con el Programa arquitectónico y obra civil del Cablebús Línea dos (Anexo 2, 2019), se menciona que:

*El objetivo general del proyecto es mejorar la movilidad urbana en la zona suroriente de la Ciudad de México, mediante la implementación de un sistema de transporte masivo por cable, con lo que se brindará a los usuarios un servicio de transporte público ágil, eficiente y no contaminante, adecuado a la estructura urbana existente de la zona, que permita el ahorro de tiempos y reducción en el costo de viaje de las personas usuarias de transporte público; así como la conexión con el Sistema de Transporte Público Masivo de la Ciudad como el Metro y otros medios de transporte (Anexo 2, 2019).*

Por tanto, como se había mencionado en párrafos anteriores, la intención del Cablebús Línea dos es mejorar la movilidad y conectividad entre los habitantes de la parte sur oriente de la Ciudad, zona históricamente marginada y de difícil acceso para ciertos medios de transporte debido a sus características geográficas, con otros espacios de la Metrópoli; así como también, este sistema de transporte público pretende brindar un mejor servicio en cuanto al traslado de los habitantes hacia lugares de trabajo, centros de comercio, espacios culturales y deportivos, etc. Asimismo, se plantea dar un servicio eficiente, en el cual se priorice la seguridad del usuario, el ahorro de tiempo en el traslado, un costo de uso asequible para toda persona, que el viaje sea cómodo y accesible; además de que conecte con otras ofertas de transporte público.

Cabe resaltar que la recuperación del espacio público, no solo se dio en el Cablebús, sino también en el espacio alrededor de las estaciones. Se crearon espacios culturales y deportivos, como PILARES y gimnasios al aire libre, así

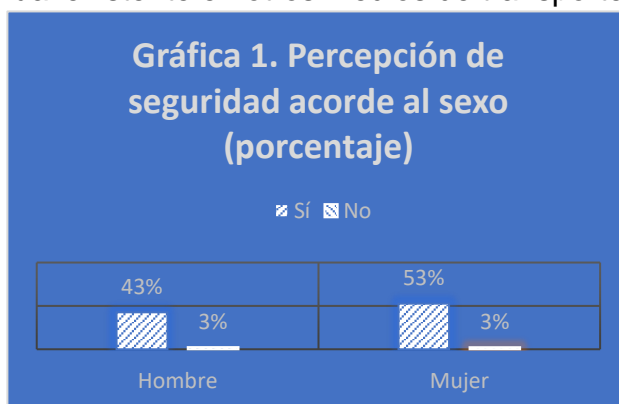
como también se les dio mantenimiento y renovación a espacios similares ya existentes, tales como a algunos mercados locales. Además, a lo largo de la ruta del Cablebús, se crearon murales que plasman mensajes con enfoque social, es decir, hacen alusión a lo equidad de género, muestran valores como respeto e igualdad, algunos plasman mensajes de identidad nacional y referencia a las culturales prehispánicas, etc.

#### 4. CAPÍTULO III. Resultados obtenidos

##### 4.1 Resultados obtenidos de las encuestas realizadas

En las encuestas realizadas observamos que, con base en los datos sobre el sexo, predomina el femenino en la afluencia del Cablebús. Aunque esto no significa necesariamente que sean las mujeres las que usen más este medio de transporte, no obstante, coincide con nuestras observaciones de campo donde se logró constatar de esta manera que el usuario es mayor del sexo femenino sobre los hombres.

De acuerdo con la tabla número uno, las mujeres se sienten más seguras, este resultado apreciado puede significar que ellas usen más este transporte porque se sientan más seguras, ya que pueden prevenir alguna forma de delito, sea de manera física, verbal o de índole sexual existente en otros medios de transporte como el camión y el metro, además de esta manera podemos decir que la experiencia del transporte público es diferente dependiendo del sexo.

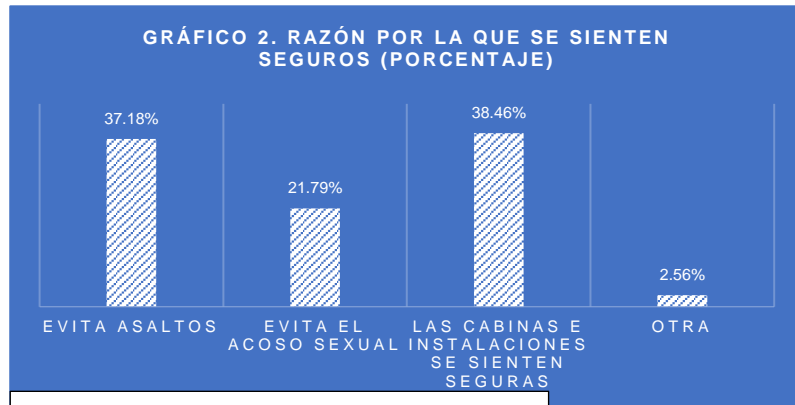


Sexo	Frecuencia
Hombre	36
Mujer	44
Total	80

(Tabla y gráfico: elaboración propia)



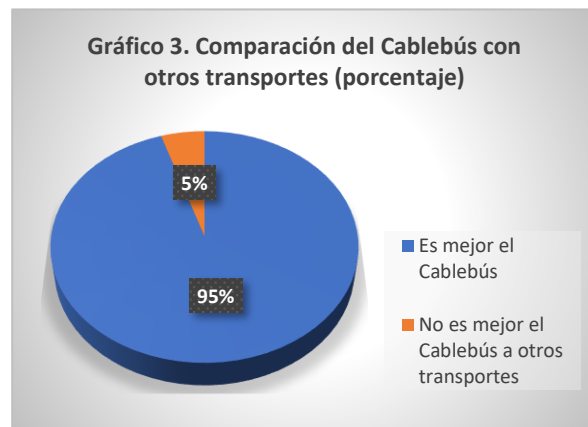
Lo anterior se menciona para términos de sexo, pero cabe decir que en general, hombres y mujeres, se sienten seguros con este medio de transporte,



(Gráfico 2, 3 y 4: elaboración propia)

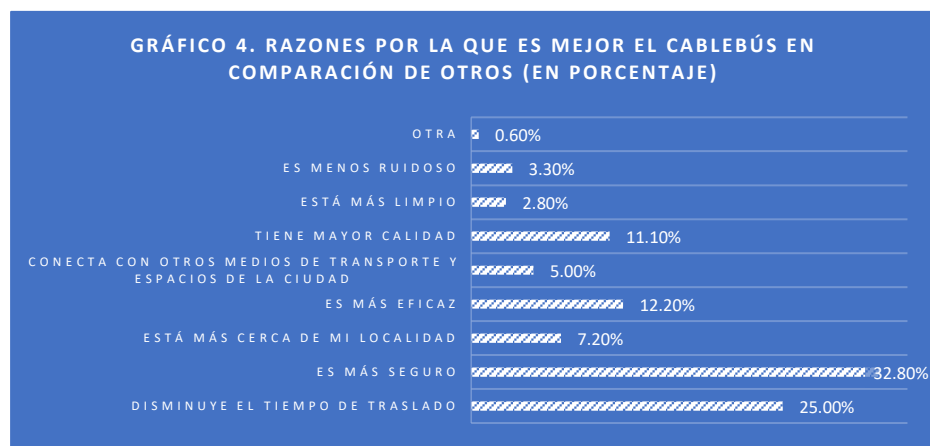
siendo la principal razón de sentirse seguros al hacer uso de éste debido a que las instalaciones y cabinas se sienten seguras y seguida muy de cerca por la

razón de que al usarlo evitan asaltos (como se aprecia en la gráfica 2). Demostrando que el Cablebús cumple con otros de sus objetivos en ofrecer una buena seguridad en sus instalaciones y de la cual no gozan con otros medios de transporte como los camiones y peseros, beneficiando

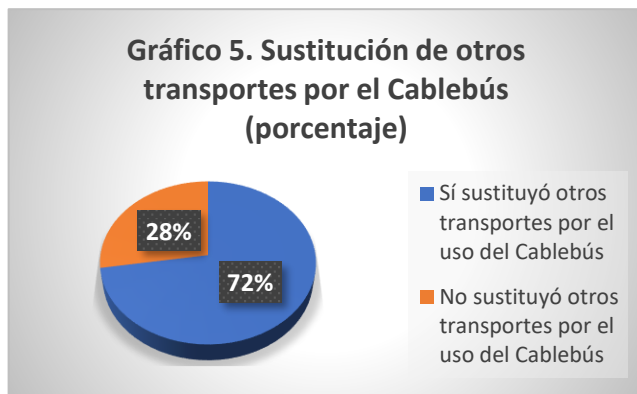


a nivel local pues Iztapalapa cuenta con índices altos de inseguridad. Es por eso también que la mayoría de los encuestados respondió sí, en cuanto a creer que es mejor el Cablebús en comparación con otros transportes como los camiones y peseros (se puede observar en los gráficos 3 y 4), esto debido a que consideran que éste transporte es más seguro, como se había mencionado en líneas arriba,

y ayuda a disminuir el tiempo de traslado de los usuarios, a diferencia de otros transportes.



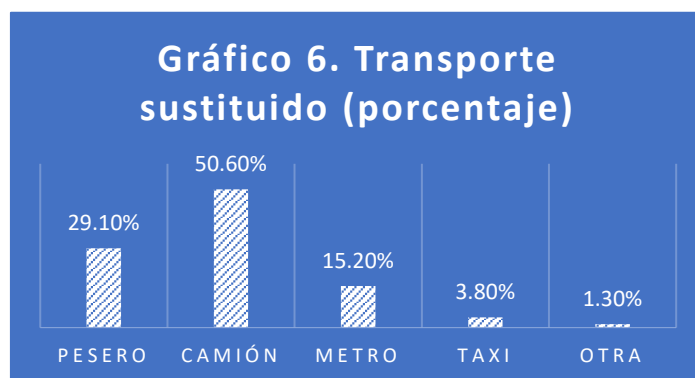
Siguiendo esta misma línea comparativa de la percepción de los usuarios del Cablebús, al considerar mejor éste transporte y con base en el gráfico 5 podemos mencionar que el 72% sustituyó otros transportes por el uso de este mismo, asimismo,



(Gráfico: elaboración propia)

durante la aplicación de encuestas algunas personas nos mencionaron que, si bien no sustituyó otro transporte por el Cablebús, pero sí le ayudo a complementar su ruta diaria de traslado.

Cabe decir, que el transporte sustituido mayormente fue el camión, el 58% de los encuestados seleccionaron esta opción, seguida por los que la cambiaron por el pesero (29%). Se puede mencionar que, durante el proceso de aplicar la encuesta algunos usuarios nos comentaron que sustituyeron el uso de su transporte privado por el uso del Cablebús, siendo un punto importante pues en el Proyecto Integral de Movilidad uno de sus objetivos era promover el uso de transporte público y reducir el uso de transporte particular.



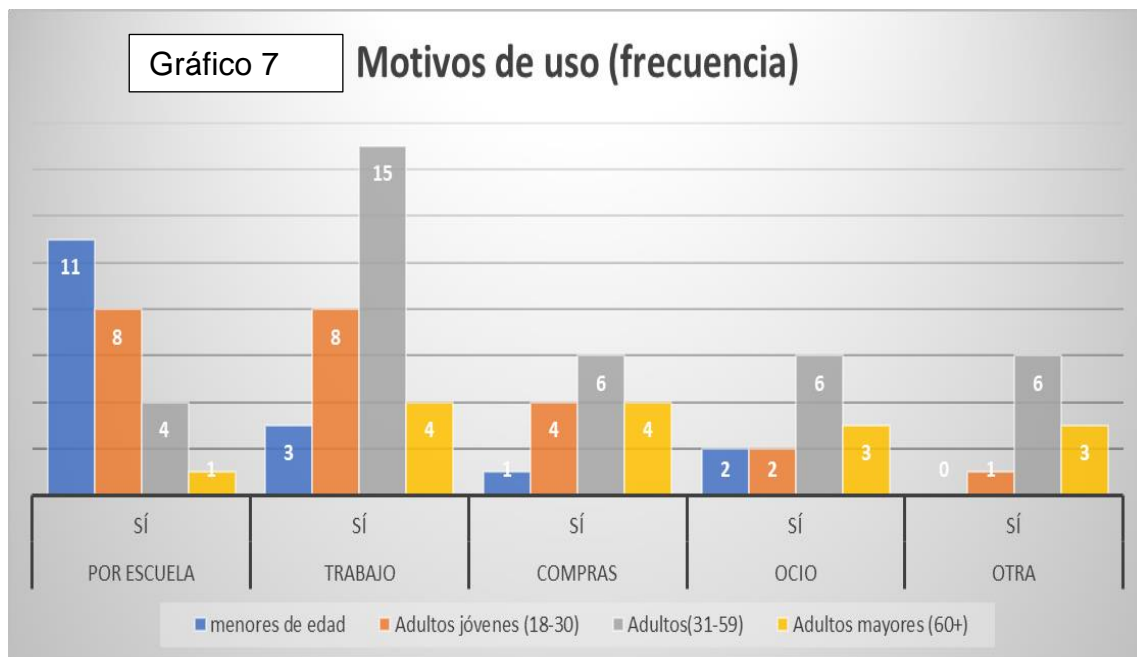
(Gráfico: elaboración propia)

En cuanto a los datos obtenidos por edad, realizamos una categorización por grupos donde la dividimos en cuatro: menores de edad, adultos jóvenes, adultos y adultos mayores. Se puede apreciar que de los encuestados hay un mayor número de adultos seguido de adultos jóvenes, sin embargo, complementado con nuestras observaciones podemos mencionar que la población por grupo de edad varía dependiendo del horario. En un horario de 10-12 hrs predominaban adultos mayores de ambos sexos y mujeres adultas, no contamos con la certeza

del horario pero con base en el gráfico 7 en el grupo de edad de adultos y adultos mayores es mayor el uso del Cablebús por motivos de trabajo y compras; de las 12:30-16:00 hrs observamos una población que podría considerarse estudiantes por su vestimenta y se fundamenta con los resultados del gráfico 7 donde se mira que la mayoría de los jóvenes (menores de dieciocho años) usan el transporte por razones de escuela, seguido de los adultos jóvenes que lo usan también por ese motivo, de igual forma, dentro de este periodo observamos también un aumento de la población adulta, la cual, de acuerdo con el gráfico 7, usan el Cablebús para dirigirse a sus centros de trabajo.

Grupo de edad	Frecuencia
menores de edad	14
Adultos jóvenes (18-30)	21
Adultos(30-59)	31
Adultos mayores (60+)	13
Total	79

(Tabla y gráfico: elaboración propia)

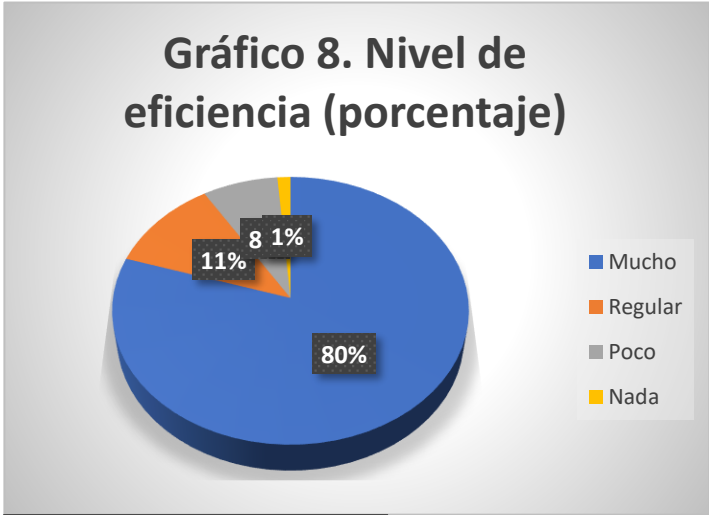


Respecto a los resultados de localidad, en la tabla 4, encontramos un mayor uso local del Cablebús por parte de los habitantes de Iztapalapa, siendo el mayor número de los entrevistados que radican en la misma zona donde se encuentra este transporte. Es decir, de acuerdo con lo visto en el capítulo II uno de los objetivos del proyecto y la razón por la que lo llevaron a cabo fue para conectar esta zona históricamente excluida de los proyectos de movilidad urbana de la ciudad, con lo cual observamos que los que hacen un mayor provecho a esta obra son los mismos habitantes donde se encuentra haciendo un uso mayor en toda la semana, siendo positivo para éstos pues obtienen los beneficios de conectividad, eficacia, seguridad, calidad y acortamiento de distancias en sus traslados cotidianos. Seguido de los propios habitantes de Iztapalapa, también le dan uso personas de otras localidades que no están cerca del Cablebús, como son los usuarios de Tláhuac y del EDOMEX, pero que les ayuda a conectar con otros puntos de la ciudad para sus trabajos o escuela.

Tabla 4. Frecuencia de uso por localidad				
Localidad	Toda la semana	Más de tres veces a la semana	Menos de tres veces a la semana	Total
*Perdidos	0	0	1	1
EDOMEX	1	0	4	5
Coyoacán	0	0	1	1
Cuauhtémoc	0	0	1	1
Iztacalco	0	0	1	1
Iztapalapa	32	8	24	64
Tabasco	0	1	0	1
Tláhuac	4	0	1	5
Tlalpan	1	0	0	1
Total	38	9	33	80

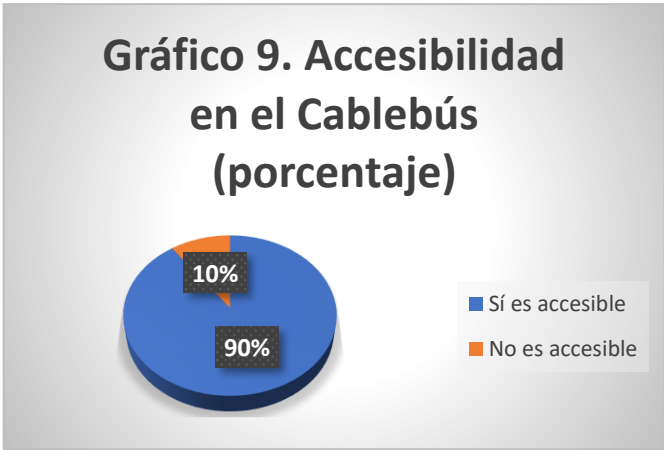
(Tabla: elaboración propia) \*Nota: los datos nombrados como "perdidos" se refieren a los encuestados anónimos

Respecto a la percepción del nivel de eficiencia lo que encontramos en los resultados es un mayor número de personas que consideran al Cablebús como muy eficiente, seguido de una percepción regular de su eficiencia (como se observa en el gráfico...) y aunado a nuestras observaciones en el transporte, efectivamente se aprecia un sistema de movilidad adecuado y que cumple su papel de acortar distancias, sobre todo para los propios habitantes aledaños a la obra.

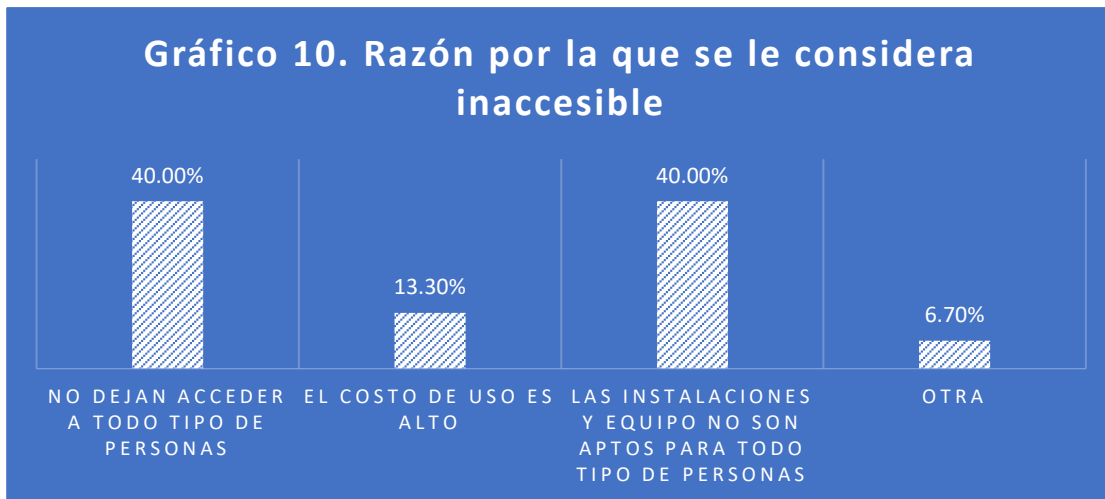


(Gráfico 8 y 9: elaboración propia)

Por lo que se refiere a la accesibilidad en el Cablebús, el 90% de los encuestados consideró a este medio de transporte como sí accesible para todo tipo de personas, no obstante, el 10% de los sujetos no lo considera accesible, debido a que lo perciben como

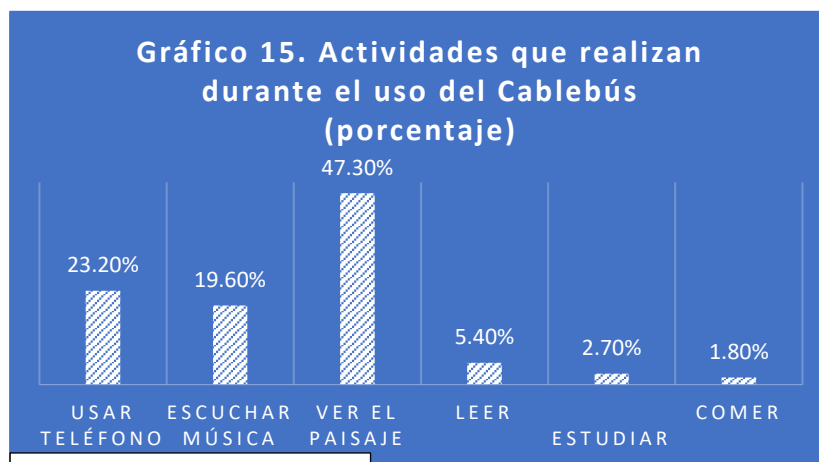


no apto para todo tipo de personas (el 40% no considera aptas las instalaciones y equipos para dar servicio a todo tipo de personas, como se ve en gráfico 10). Asimismo, algunos comentarios que nos realizaron durante la aplicación de la encuesta se relacionan con el trato de servicio que ofrece el personal, así como también nos comentaban que al no estar detenidas totalmente las cabinas al momento de abordar causa inestabilidad para las personas discapacitadas o mayores de edad. Aunque el número que lo considera inaccesible es mínimo hay que darles valor a estas percepciones sobre su experiencia en el uso del transporte, ya que no realizamos encuestas a personas discapacitadas y el número de adultos mayores encuestados no fue muy alto en comparación con otros grupos de edades.



(Tabla y gráfico: elaboración propia)

Por último, en este apartado de los resultados obtenidos de las encuestas, los usuarios del Cablebús al hacer uso de éste transporte realizan prácticas variadas, de las cuales predomina el ir observando el paisaje, con un 47%,



(Gráfico: elaboración propia)

seguido por el uso del teléfono, con un 23%, y el estar escuchando música, con un 20%. En esa primera practica de ir observando el paisajes resalta porque la experiencia de movilidad que tiene el sujeto en su aspecto socio-espacial es distinta a la que le puede ofrecer otros transportes, debido a que los paisajes observables desde las cabinas ofrecen una perspectiva diferente ya que no sólo se observa la calle o avenida que siguen las rutas de camión, pesero o taxi, ni tampoco se observa el túnel obscuro por donde viaja el metro, sino que ahora el campo visible del sujeto-usuario se expande lo cual enriquece su experiencia y su forma de habitar la ciudad a través de los sentidos, debido que “desde las alturas”, como lo nombran los usuarios, la mayoría de las casas debajo de donde pasa las cabinas se crearon murales con expresiones sociales, se puede observar la composición de su propio barrio, entidad y de la ciudad.

## **4.2 Entrevistas. Puntos importantes de movilidad urbana experimentado por los usuarios.**

El realizar las entrevistas nos ayudó a entender con mayor profundidad las percepciones que se tienen del Cablebús de forma local desde sus experiencias como usuarios y habitantes de Iztapalapa. De acuerdo con dichas entrevistas, comprendimos que los objetivos del Plan Integral de Movilidad y del proyecto del Cablebús cumplen su cometido al ofrecer un servicio de traslado eficiente, seguro, cómodo, con mayor conexión a otros medios de transporte masivos, a centros económicos y de trabajo, a lugares recreativos y culturales, a servicios como centros de salud y clínicas de seguro social, además, a zonas caracterizada por una exclusión y marginación histórica en Iztapalapa; asimismo ofreciendo mayor accesibilidad para personas discapacitadas, lo cual reduce las barreras urbanas que imposibilitan ejercer el derecho de movilidad de los ciudadanos.

De acuerdo con Ángel, joven de 21 años de edad, considera que el Cablebús acorta el tiempo de traslado debido a que es más rápido y siempre está en servicio, es decir que siempre está en constante disponibilidad para el usuario. Además, menciona que la construcción de este transporte en Iztapalapa ha beneficiado de forma local en términos económicos para los comerciantes aledaños en cada estación y, de acuerdo con lo que nos comentaba Marcela, que se dedica a actividades de comercio fuera de la estación Xalpa, resulta beneficioso para las actividades económicas en general al tener mayor flujo de personas en la zona.

En términos generales, los entrevistados coinciden en percibir a éste medio de transporte sin desventajas, en otras palabras, su punto de vista desde su experiencia como usuarios de Cablebús y como residentes de Iztapalapa es compartido en cuanto a ver muchos más beneficios que puntos negativos, pues éste transporte ofrece mayor conectividad, accesibilidad, seguridad, acortamiento de distancias y reducción de tiempo en el traslado. Sin embargo, algunas de las desventajas que nos mencionan los entrevistados son la inestabilidad de las cabinas a la hora de entrada y salida para las personas mayores y discapacitadas, porque éstas no se detienen en ningún momento y las cabinas no cuentan con accesorios de agarraderas, lo cual dificulta a los usuarios

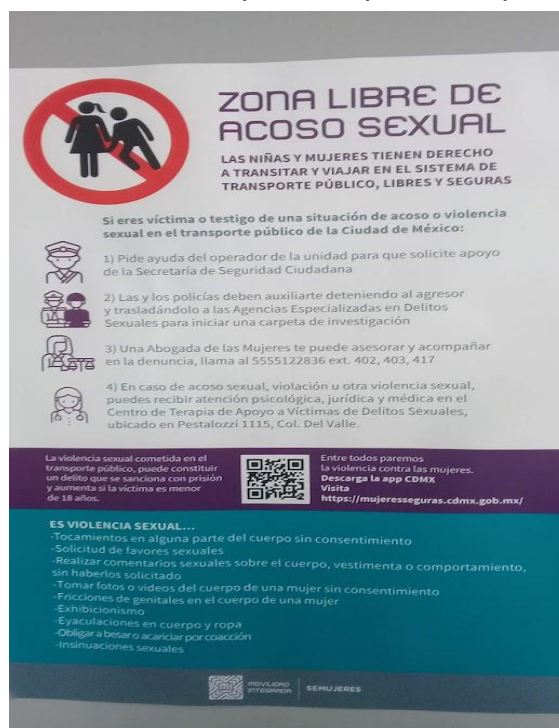
con estas características el abordarlo o desalojarlo sin la ayuda de algún personal, según nos comenta Claudia Lizeth de 31 años residente de Iztapalapa. Además, algunos encuestados y entrevistados expresaban que el trato ofrecido por el personal hacia personas con algún tipo de discapacidad física o cognitiva no era del todo especializado, dentro de las instalaciones. sumándose a lo anterior, los usuarios, principalmente adultos y adultos mayores, indicaban sentir inseguridad al momento irse trasladando en las cabinas en situaciones de vientos fuertes, tormentas o sismos, como nos comenta la Claudia Lizeth de 31 años que ha tenido problemas cuando hay lluvias fuertes deteniéndose hasta por 40 minutos; además algunos usuarios comentaban que el tiempo de espera y traslado en horas pico era hasta de dos horas, con ello podemos decir que el servicio ofrecido por el Cablebús no tiene la capacidad de cubrir con rapidez y eficientemente el flujo de personas en horas pico.

Con ello también expresaban desconfianza desde el trágico incidente de la línea 12 del metro, su percepción de la seguridad de la infraestructura es ambigua ya que reconocen que las instalaciones y cabinas son seguras, no obstante, en la memoria colectiva está presente el incidente anterior mencionado, lo cual influye en su percepción de seguridad de la edificación, es decir no ignoran que por falta de mantenimiento o supervisión continua, e incluso desde el inicio del desarrollo de la construcción de la obra, pueda ocasionar problemas a futuro, como nos mencionaba la señora Marcela comerciante de Iztapalapa.

En cuanto a la comparativa del Cablebús con otros medios de transportes, como los camiones, peseros o metro, se encuentra una percepción en los entrevistados compartida en considerar “mucho mejor” el servicio ofrecido por éste (según propias palabras de la señora Marcela). En comparación lo que respondieron como mejor es que evita tráfico y reduce la congestión vial en calles aledañas a las estaciones, ofrece mayor seguridad debido a la constante vigilancia por personal y por los sistemas de seguridad (cámaras de seguridad en cada estación y en las cabinas), a pesar de que el costo es de 7 pesos es considerado adecuado, las conexiones a otros puntos de la ciudad y del transporte son mayores y mejores, además el servicio ofrecido por el personal es mejor que el de los choferes del transporte concesionado a diferencia que en el Cablebús debido a su forma de operar y su dinámica se ha sustituido al chofer



o mecanizado el traslado, siendo más eficiente como nos comentaba el señor Mario Pastor y la señora Marcela. Un punto importante que nos comentaban los



entrevistados es sobre el acoso sexual, teniendo una larga reputación los medios de transporte como metro y camiones donde al estar más congestionado con otras personas facilitaba que se cometieran actos de violencia sexual hacia las mujeres y sin una supervisión de autoridades constante causaba mayor vulnerabilidad y reproducción de esos incidentes; a diferencia que en el Cablebús hay una mejor organización y distribución de lugares, el personal sólo permite la entrada de diez personas, lo cual refuerza la prevención de delitos sexuales al estar también vigiladas y supervisadas las instalaciones constantemente. Asimismo, cabe mencionar que estas acciones de control y organización influyen en la mejora de la experiencia de calidad de viaje.

En más información que nos brindaban los entrevistados es interesante resaltar el de las prácticas que realizan durante el uso del transporte, porque como en el subtema anterior también mencionan que aprecian ir observando los paisajes que ofrece el traslado, siendo considerado también como una de las características importantes del Cablebús, como nos comenta Claudia Lizeth que “la vista sí se disfruta mucho ya que no lo tienen otros transportes”, siendo esto atractivo para los usuarios y que como observamos atrae a familias a usarlo los fines de semana para actividades de ocio.

Un punto importante para señalar es que algunos entrevistados y encuestados venían de la zona conurbana de la Ciudad de México, ellos expresaban que en los gobiernos locales no se tienen proyectos de movilidad urbana semejante al Cablebús y demás proyectos innovadores, lo cual es una de las características que se señalaba en capítulos anteriores sobre dejar excluidas a estas zonas periféricas de la Ciudad. Aunque cabe decir que en los proyectos actuales del gobierno sobre movilidad se están integrando más estas zonas con proyectos como el Tren Interurbano de Pasajeros Toluca-Valle de México y el Proyecto Trolebús Chalco-Santa Martha.

## **5. Conclusiones**

De acuerdo con los resultados analizados en el capítulo III tanto de las encuestas y entrevistas encontramos percepciones similares en términos de movilidad urbana desde sus experiencias como usuarios y habitantes de Iztapalapa. Tales percepciones giran en torno a considerar más benéfico éste transporte sobre los aspectos negativos, lo cual nos da entender que éste proyecto de movilidad de la CDMX cumplió con su propuesta de cubrir las necesidades de transporte que tienen los habitantes de Iztapalapa en sus traslados cotidianos.

En los objetivos del Cablebús que observamos junto los resultados que se cumplieron son los de ofrecer mayor accesibilidad para todo tipo de personas lo cual carecen otros medios de transporte concesionados, dar una mayor conectividad con otros puntos de Iztapalapa y de la Ciudad para diferentes indoles, tales como escuelas, centros de trabajo, servicios privados o públicos, compras u ocio, siendo esta parte de la conectividad crucial ya que la razón de la construcción del Cablebús era romper con ese pasado histórico de exclusión, marginación e inequidad de esta zona periférica de la Ciudad. En cuanto a la eficiencia y calidad se logró ofrecer un servicio de transporte que acorta distancias, ofrece rapidez, es seguro, limpio y menos ruidoso. Tales características que se resaltan surgen también al comparar con otros medios de transporte como es el camión, pesero y metro donde las percepciones, en su mayoría, es de considerarla mejor.

Como se mencionó en capítulos pasados el sujeto construye estas percepciones en común de acuerdo a su experiencia socio-espacial con el Cablebús y en ella

está inmersa las formas de apropiación que si bien no son tan arraigadas en el Cablebús no coincide con la perspectiva del “no lugar” de Marc Augé (1992), pues al final de cuentas estamos hablando que existe una experiencia en su traslado y a diferencia de otros transportes esta experiencia es más enriquecedora por los paisajes observables desde las cabinas y estaciones, pues se experimenta una perspectiva diferente de tener contacto con el espacio desde las alturas. Donde hasta las propias casas crearon murales como forma de expresión social que buscan ser vistos por los usuarios del Cablebús, de esta forma entienden su propia zona donde residen. Siguiendo esta misma línea de las practicas se observó en el capítulo anterior en los resultados que lo usan por razones de escuela y trabajo, principalmente, y que su constancia de uso es casi diaria en su mayoría, por ello recae su importancia cotidiana para cada usuario del Cablebús, es decir con este transporte logran llegar a destinos importantes con lo cual les dan sustento a sus familias o logran formarse académicamente para sus futuros trabajos.

Por último, nos gustaría mencionar el impacto que tuvo el Cablebús en las zonas contiguas a cada una de las estaciones. Varios encuestados y entrevistados mencionaban los aspectos positivos que tuvo la construcción de este medio de transporte en cuanto a la recuperación de espacios, o en su defecto la renovación y mantenimiento; Los usuarios de Cablebús identifican los beneficios económicos, culturales y de seguridad que trajo consigo dicho proyecto, entre estos se encuentra la renovación de un mercado en la estación Quetzalcóatl, creación de un PILARES en la estación Lomas de la Estancia, mantenimiento y renovación de centros y espacios deportivos, tales como en la estación Las Torres Buenavista y a lo largo de toda la Línea dos; asimismo, este transporte acerca servicios de salud a los pobladores de la región, beneficia a los comercios de la zona, y en general facilita la movilidad para la realización de actividades locales.

## 6. Bibliografía

- Augé, M. (1992). *Los «no lugares» espacios del anonimato*. Barcelona: Editorial Gedisa.
- Bourdieu, P. (2010). Efectos de lugar. En P. Bourdieu, *La miseria del mundo* (págs. 119-124). Buenos Aires: Fondo de Cultura Económica.
- CONUEE. (abril de 2018). *Movilidad y Transporte*. Obtenido de Movilidad Urbana Sostenible:  
[https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/313972/movilidadurbana\\_sostenible.pdf](https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/313972/movilidadurbana_sostenible.pdf)
- Gigilia, A. (2012). Habitar, orden cultural y tipos de hábitats. En *El habitar y la cultura* (págs. 9-23). Barcelona: Anthropos Editorial .
- Gobierno de la Ciudad de México . (Julio de 2019). *Sistema de Transporte Público Cablebús de la Ciudad de México*. Obtenido de <https://www.ste.cdmx.gob.mx/storage/app/media/CB/concursos/M-L2/Anexo-2.pdf>
- Gobierno de la Ciudad de México. (2022). *Servicio de Transportes Eléctricos*. Obtenido de Cablebús: <https://www.ste.cdmx.gob.mx/cablebus>
- Gutiérrez, A. I. (2012). ¿Qué es la movilidad? Elementos para (re) construir las definiciones básicas del campo del transporte. *Bitácora Urbano Territorial* 21, 61-74.
- Hernández Sampieri, R., Fernández Collado, C., & Baptista Lucio, M. (2010). *Metodología de la investigación*. México: The McGraw-Hill.
- Lindón, A. (2014). El habitar la ciudad, las redes topológicas del urbanita y la figura del transeúnte. En D. Sánchez, *Identidad y Espacio público* (págs. 55-78). México: GEDISA.
- Olvera, D. R. (2020). Movilidad y desigualdad social. Reflexiones sobre la Ciudad de México. *Quivera. Revista de Estudios Territoriales*, 1-15. Obtenido de Movilidad y desigualdad social. Reflexiones sobre la Ciudad de México.
- Secretaría de Movilidad. (2019). *Plan Estratégico de Movilidad de la Ciudad de México 2019*. Obtenido de <https://www.movilidad-integrada.tianguisdigital.cdmx.gob.mx/docs/plan-estrategico-de-movilidad-2019.pdf>

## 7. Anexos

### 7.1 Diario de campo. Observación participante

**Día:** 01 septiembre del 2022

**Hora:** 12:00 PM

**Lugar:** estación Santa Marta del Cablebús Línea 2, Calz. Ignacio Zaragoza, Ermita Zaragoza, Iztapalapa, 09180 Ciudad de México, CDMX

#### **Observación:**

Por primera vez se visitó el Cablebús Línea 2, el punto de encuentro fue la estación terminal Santa Marta donde partimos hacia la terminal Constitución de 1917 con la finalidad de realizar el recorrido completo de la línea de transporte y poder observar todas las estaciones y la afluencia de gente en cada una de estas.

Primero dedicamos un tiempo para permanecer dentro de la estación Santa Marta, durante la estancia en esta terminal, de 11:30 AM - 12:30 PM, se observó poco flujo de usuarios tanto de ida como de venida de la línea, incluso hasta llegaban cabinas vacías o con una o dos personas. No se lograba apreciar una clara predominancia de edad entre los usuarios que frecuentaban el transporte, ya que tanto lo usaban jóvenes, adultos y adultos mayores, pero cabe decir que en cuanto al sexo eran mayormente hombres los que se dirigían de la estación Santa Marta a la terminal Constitución de 1917. Asimismo, no se vieron niños dentro de ese periodo de tiempo en ambas direcciones, en cambio, de dirección Constitución a Santa Marta eran predominantemente mujeres adultas.

Pasado ese lapso en la estación Santa Marta, iniciamos el recorrido hacia la terminal Constitución de 1917. Durante la estancia en esta última estación, que comprende el periodo de 12:30-13:30 PM, se observó un predominio mayor de usuarios jóvenes y estudiantes de nivel secundaria hasta universidad.

En la estancia dentro de la estación Constitución de 1917, así como también en el recorrido de nuevo hacia la dirección Santa Marta, de 13:30 a 14:00 hrs, pudimos percatarnos que durante esa hora del día se registró un tránsito de usuarios saturado, tanto en la estación Constitución de 1917, en ambas direcciones del transbordo (estación Xalpa, la cual conecta toda la línea) y en la estación Santa Marta, rumbo a la dirección Constitución de 1917; en ese horario seguían predominando usuarios jóvenes y estudiantes.

Para el periodo de 14:00 a 14:30 hrs regresamos a la estación Santa Marta con la intención de situarnos ahí por un tiempo aproximado de una hora. Durante la

estancia en la terminal Santa Marta pudimos observar que la afluencia de personas era continua, sin embargo, ya no se saturaba tanto como en el periodo anterior. Cabe señalar que en este tiempo aún seguían predominando los usuarios estudiantiles y jóvenes, no obstante, aumentó el número de usuarios adultos mayores, en ambas direcciones.

En el periodo de 14:30 a 15:30 horas, el flujo de usuarios disminuyó de manera gradual, ya no se percibía el tránsito de usuarios constante, incluso se comenzó a vaciar la estación Santa Marta. Ya para las 15:30 hrs el flujo de personas descendió considerablemente al punto de verse vacías las cabinas y estaciones entre pequeños momentos de tiempo.

A Partir de las 15:30 hrs, con el flujo de personas disminuido, nos dirigimos a la estación San Miguel Teotongo para ver el lugar fuera de la estación, observamos que existen establecimientos cerca de esa estación que benefician a la comunidad, tales como servicios de salud y mercados locales.



### Observaciones generales:



excepción de la estación San Miguel Teotongo, en la cual también se nos permitió quedarnos, que es más pequeña pero cuenta con un espacio para esperar y observar el lugar; lo contrario sucede en las demás estaciones, donde el espacio aunque sea

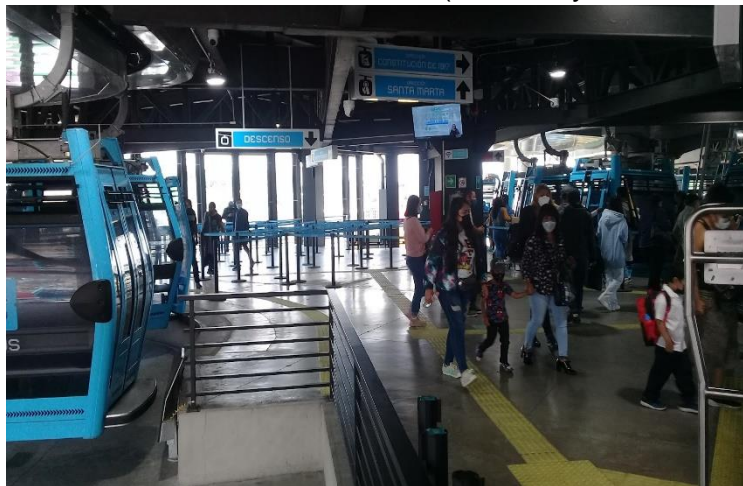
Cabe decir que durante nuestra estancia en las estaciones finales, tanto de Constitución de 1917 como de Santa Marta se pudo acceder y permanecer sin ninguna restricción del personal, agregando que los espacios de las estaciones son más grandes en estas dos,



amplio en algunas de estas, se nos pidió abandonar la zona por indicaciones del personal, tal es el caso de las estaciones Xalpa y Quetzalcóatl.



Asimismo, el Cablebús da acceso a estaciones de metro (Línea A y Línea 8 del metro) en sus dos extremos de Constitución de 1917 como la de Santa Marta, como también ambas conectan con Centros de Transferencia Modal (CETRAM), coloquialmente llamados paraderos de camiones, combis, taxis, etc. Además de esta



conectividad a otros medios y vías de transporte, la razón posible por la que también lo usen puede ser que conecta con otros lugares de la ciudad, así como también a centros recreativos, culturales y de servicios localizados alrededor de cada estación y a lo largo de la línea.

En cuanto a la accesibilidad a este medio de transporte por parte de adultos mayores y con discapacidad, vimos un servicio atento, especializado y rápido por parte del personal en cada estación; el único problema es que las cabinas no cuentan con equipamiento para estos usuarios, en el sentido del acceso y descenso, ya que no hay agarraderas que sirvan como sostén a la hora de entrar o de salir, aunque sí un apoyo exclusivo del personal.

Se observó en el personal del Cablebús una buena comunicación por medio de radio para controlar cualquier situación (personas discapacitadas, avisos, o para desalojar personas), así mismo cada estación cuenta mínimo con un personal que se encarga del buen funcionamiento de cada cabina, es decir de las personas que suben y lugares disponibles, controlan el equilibrio de cada cabina (el equilibrio es fundamental en las cabinas, pues un mal equilibrio retrasa el tiempo de traslado o se puede detener; incluso los usuarios conocen esa dinámica de estabilidad y ellos mismos orientan o explican a otros usuarios el porqué de la distribución de asientos) y atienden a las personas que soliciten ayuda.



Por lo que se refiere a las medidas sanitarias empleadas para la pandemia provocada por Covid-19, cabe decir que no hay



señalamientos sobre las medidas de higiene que se deban tomar en el uso del Cablebús, ni tampoco sistemas que brinden gel antibacterial o midan la temperatura corporal. Las únicas formas en las que se indican las medidas sanitarias son por medio de las pantallas que hay en cada estación, así como por las bocinas, y por parte del personal, los cuales indican que usen cubre bocas a las personas que no lo lleven puesto. En cuanto a otros señalamientos de seguridad, prevención e información se puede decir que es adecuado ya que cada cabina y estación cuenta con ellos, por ejemplo: en caso de temblores, para el abordaje de niños menores de 12 años, lugares para personas mayores de edad o discapacitadas, indicaciones sobre el equilibrio que debe tener cada cabina, entre otras más.





Respecto a la clasificación de usuarios, en general se puede mencionar que se observó tanto jóvenes como adultos y adultos mayores, principalmente del sexo hombre; algo llamativo es que casi no se observó a niños en estos periodos de horas.



Algo que nos llamó la atención en las estaciones del Cablebús es que cuentan con separación de residuos, de acuerdo si es Orgánico reciclable, orgánico de residuos sólidos e inorgánicos reciclables, que va de acuerdo con la sustentabilidad y respeto al medio ambiente, que es uno de los objetivos del proyecto de movilidad de Sheinbaum.



Por último, durante nuestra estancia en el Cablebús salieron dos informantes casuales, el primero fue en la estación Santa Marta donde a la hora de salida del personal del Cablebús (entre las 14:00-14:30 hrs) se nos acercó un trabajador de la línea y nos preguntó por la razón de la visita, y nos mencionó que podíamos permanecer y anotar lo que quisiéramos, para la siguiente semana quizás lo esperaremos para que nos brinde más información sobre el transporte y los usuarios. Asimismo, cuando nos dirigimos a la estación San Miguel Teotongo, en la cabina, una señora escuchó nuestra conversación, agregó algunos datos y respondió algunas preguntas que le realizamos, tal información la presentamos a continuación.

## 7.2 Entrevista casual

### Datos del entrevistado:

**Sexo:** mujer

**Residencia:** San Miguel Teotongo, Iztapalapa

**Ocupación:** comerciante

Venía de realizar compras en Santa Marta y se bajó en la estación de San Miguel Teotongo.

La charla inició porque personal del Cablebús nos indicó cambiarnos de lugares, para lo cual la señora nos informó que era para el equilibrio si no había retrasos en tiempo de las cabinas.

Se le preguntó si veía beneficios en la realización de este proyecto de transporte y a lo cual respondió que ella lo usaba principalmente por el tiempo de traslado, ya que, a diferencia del camión, que usaba con anterioridad a esta obra, resultaba más tardado que el Cablebús. Asimismo, indicó que en donde se ubica cada estación benefició a los pobladores pues concentró áreas de comercio donde no había con anterioridad a la obra, además, acercó a la población a los servicios públicos.

De igual forma, nos indicó que, aunque no le queda tan cerca el Cablebús para algunas rutas, sigue prefiriéndolo porque ahorra tiempo a diferencia de otros camiones que salen de Santa Marta a metro Zapata de la Línea 12.

Por el pequeño lapso (5 minutos aproximadamente), que tuvimos contacto con la señora, sólo pudimos obtener poca información y también debido a lo inesperado que resultó la entrevista.

### 7.3 Encuesta

#### Introducción:

Se pretende obtener información del usuario del Cablebús en cuanto a su experiencia de movilidad urbana sobre la conectividad, accesibilidad, seguridad, calidad y prácticas sociales, en contraste con otros medios de transporte.

Se dispone de un lapso de tiempo corto (3-5 minutos) para realizar la encuesta para no afectar mucho el trayecto del usuario, serán preguntas cerradas.

#### Preguntas:

Datos del encuestado:

Edad: \_\_\_\_ Género: H  M  Nombre de pila: \_\_\_\_\_

1. ¿Cuántas veces a la semana usas el Cablebús?

Toda la semana  Más de tres veces a la semana  Menos de tres veces a la semana

2. ¿Cuál es la razón por la que usa comúnmente el transporte del Cablebús?

Escuela  Trabajo  Compras  Ocio  Otra: \_\_\_\_\_

3. ¿Qué tan eficiente califica a este medio de transporte?

Mucho  Regular  poco  Nada

4. ¿Piensas que es un medio de transporte seguro?

Sí  No

¿Por qué?

Evita asaltos  Evita el acoso sexual  Las cabinas e instalaciones se sienten seguras

Otra: \_\_\_\_\_

5. ¿Consideras que el Cablebús es accesible para todo tipo de personas y para los habitantes de Iztapalapa?

Sí  No

En caso de considerarlo inaccesible ¿Cuál es el principal problema al respecto?

Se encuentra retirado para cierta población

No dejan acceder a todo tipo de personas

El costo de uso es alto

Las instalaciones y equipo no son apto para todo tipo de personas

Otra: \_\_\_\_\_

6. ¿Consideras que éste transporte es mejor que otros transportes como los camiones y peseros?

Sí  No

En caso de que la respuesta sea sí ¿por qué?

Disminuye el tiempo de traslado

Es más seguro

Está más cerca de mi localidad

Es más eficaz

Conecta con otros medios de transportes y espacios de la ciudad

Tiene mayor calidad

Está más limpio

Es menos ruidoso

Otra: \_\_\_\_\_

7. Desde la existencia del Cablebús ¿has sustituido algún otro tipo de transporte por este mismo?

Sí  No

8. En caso de sí, ¿cuál fue el transporte sustituido?

Pesero  Camión  Metro  Taxi  Otro: \_\_\_\_\_

9. ¿Qué actividades realiza durante el uso del Cablebús?

Usar teléfono  Escuchar música  Ver el paisaje  Leer  Estudiar  Comer  Otra: \_\_\_\_\_

## 7.4 Entrevista

### Introducción:

Se pretende profundizar en las respuestas del usuario en la encuesta anterior, brindando mayor información sobre movilidad urbana experimentada por él mismo en cuanto al impacto que ha tenido en lo que lleva el proyecto y su contraste con otros medios de transporte.

Sólo se realizará la entrevista si el encuestado dispone de 5 minutos más sin que interrumpa en su trayecto, serán preguntas abiertas donde se busca que conteste con sus propias palabras.

Preguntas:

1. ¿Cómo ha influido el Cablebús en su traslado cotidiano?

En caso de residir en las zonas implicadas del Cablebús conteste las siguientes preguntas, sino pasar a la pregunta 4:

2. ¿Cuáles considera usted que han sido los beneficios para los lugares donde opera el Cablebús?

3. ¿Cuáles considera que sean los aspectos negativos de éste transporte en la zona donde opera el Cablebús?

4. Opinión del usuario sobre ¿Cuál sería la diferencia entre el Cablebús y los demás transportes en cuanto a la eficiencia de traslados, accesibilidad y seguridad en la zona?

5. ¿Cómo percibe este nuevo transporte de Cablebús para usted y para las zonas implicadas?

6. ¿Cuál era el medio de transporte que más usaba con anterioridad a la existencia del Cablebús para recorrer esta parte de su traslado/ruta?

7. Y actualmente ¿Cuál usa más?

8. En general ¿Cuál es su opinión sobre este nuevo transporte en cuanto al impacto que ha tenido en los usuarios?

9. ¿Te resulta agradable usar el Cablebús? ¿Sí o no y por qué?

## 7.5 Fotografías





