



UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE MÉXICO
FACULTAD DE CIENCIAS POLITICAS Y SOCIALES
LICENCIATURA EN CIENCIAS DE LA COMUNICACIÓN

METROBÚS... Y LAS CRÓNICAS DE UN VIAJE

TESINA
QUE PARA OBTENER EL TÍTULO DE
LICENCIADO EN CIENCIAS DE LA
COMUNICACIÓN,
PRESENTA

MAGDALENO ROMERO GERARDO

DIRECTORA DE TESINA:
DRA. ELVIRA HERNANDEZ CARBALLIDO



MEXICO, CIUDAD UNIVERSITARIA 2014



Universidad Nacional
Autónoma de México

Dirección General de Bibliotecas de la UNAM

Biblioteca Central



UNAM – Dirección General de Bibliotecas
Tesis Digitales
Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS ©
PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

Todo el material contenido en esta tesis esta protegido por la Ley Federal del Derecho de Autor (LFDA) de los Estados Unidos Mexicanos (México).

El uso de imágenes, fragmentos de videos, y demás material que sea objeto de protección de los derechos de autor, será exclusivamente para fines educativos e informativos y deberá citar la fuente donde la obtuvo mencionando el autor o autores. Cualquier uso distinto como el lucro, reproducción, edición o modificación, será perseguido y sancionado por el respectivo titular de los Derechos de Autor.

Dedicatoria

A mi mamá, Carmen Romero, por su valioso apoyo desde siempre. Por ser parte fundamental en el pilar de mis estudios y que hoy concluyo satisfactoriamente con la presente obra.

Por ser la mujer que me enseñó desde niño a perseverar y alcanzar metas. Hoy, a ti mamá, que eternamente me has dado lo mejor de la vida, te dedico estas palabras que quedarán guardadas para la eternidad y que sé, recordarás hasta el final.

A mi papá Pablo Magdaleno, porque a pesar de sus regaños y llamadas de atención, logró formarme como hombre de bien; porque con sus constantes palabras de aliento, me motivaron a terminar lo que hoy queda plasmado en papel. Por el simple hecho de ser mi padre, a ti te dedico mi triunfo, porque es un triunfo de ambos.

A mis hermanos Víctor Hugo y Elsy Patricia, quienes desde pequeños han demostrado que querer es poder y con quienes compartía travesuras y aventuras; sin duda fuimos cómplices en la niñez y sé con certeza que mañana y siempre nos apoyaremos incondicionalmente.

A mi esposa, Rosario Aguirre, la mujer con quien decidí compartir el resto de mi vida; la chica tímida que conocí hace más de 10 años, a ti, que siempre has estado conmigo en las buenas y en las malas, hoy es un triunfo que comparto a tu lado.

A mi futuro bebé, porque aún no te conozco y te amo, a ti, que desde el primer momento que escuché latir tu corazón, llenaste de felicidad el mío.

Agradecimiento

A mi asesora Elvira Hernández Carballido, quien aceptó gustosa dirigir la presente tesina y que con sus sabios consejos y experiencia académica y profesional, conseguimos llegar a la cima juntos.

A los sinodales, Adela Mabarak, Laura Leticia Canales, Francisca Robles y Rubén Santamaría, que con su valioso apoyo, se corrigieron detalles a fin de lograr un mejor trabajo.

"Para escribir sólo hay que tener algo que decir."

Camilo José Cela

INDICE

	Página
INTRODUCCION	6
CAPITULO 1: LA CRONICA Y EL METROBUS	11
1.1 La Crónica	11
1.2 Estructura	17
1.3 Tipos de Crónicas	20
1.4 Cronistas Destacados	30
CAPITULO 2: VOY EN METROBUS	32
2.1.- Insurgentes, primer hijo del Metrobús.	32
2.2.- Próxima estación terminal: El Metrobús	34
2.3.- Los motores del ayer.	35
2.4.- ¡Súbale, súbale, hay lugares, recórrase para atrás, al metro, al metro!	38
2.5.- En sus marcas, listos... fuera!	40
2.6.- Se olvidan de los peatones.	43
2.7.- Obra inconclusa	45
2.8.- ¿Solución o desilusión?	50
CAPITULO 3: CRONICAS DE UN METROBUS ANUNCIADO	54
3.1.- La inauguración.	54
3.2.- En la estación	56
3.3.- El encanto termina a las 0:00 hrs.	58
3.4.- Metrobús, amigo de una parranda.	60
3.5.- Recordando sobre ruedas.	63
3.6.- Crónica de un vestido de novia.	67
3.7.- Solo para mujeres.	70
CONCLUSIONES	73
BIBLIOGRAFIA	75

INTRODUCCION

El presente proyecto de investigación, en la modalidad de tesina, es una serie de crónicas denominado: “Metrobús y las crónicas de un viaje”, y tiene como objetivo principal mostrar a la sociedad dicho sistema de transporte por medio del género periodístico crónica a través de la narración y la descripción.

Vivimos en un mundo lleno de tecnologías que sin dudar alguna, han cambiado y facilitado la vida del hombre y la mujer.

En materia de transporte, el microbús o *pesero*, como muchos lo conocíamos ha desaparecido casi en su totalidad. Año tras año se han sustituido estas unidades deterioradas por autobuses nuevos que, aunque parecen más seguros, el uso excesivo y rudo que los choferes le dan a sus unidades por el simple hecho de pelearse el pasaje, aunado a que los mismos usuarios *grafitean* y en general maltratan el transporte, han ocasionado que en tan poco tiempo se vuelvan obsoletas, similar a cuando se viajaba en un ruta 100.

Evidentemente en la Avenida de los Insurgentes, lo anterior contribuyó a que en dicha vía de comunicación de la ciudad de México, el gobierno capitalino pusiera en marcha el proyecto denominado metrobús.

Aunque para muchos es un transporte de vanguardia, para otros es solo una forma insuficiente e incapaz de abastecer a los millones de usuarios que lo utilizan a diario.

Es así que a través de una serie de crónicas, se narra y describe el funcionamiento del *gusano rojo*, pues resulta interesante que a pesar de que han transcurrido más de ocho años, actualmente se sigue leyendo en los encabezados de los diarios: “línea 5 del metrobús inicia hoy sus operaciones”, “la nueva ruta del

transporte público irá del Río de los Remedios a San Lázaro y correrá sobre eje 3 oriente”...

La intención del presente trabajo no solo se limita a “ampliar, completar, complementar y profundizar en la noticia...”, tal y como ocurre en el reportaje, sino además de ello, pretendo describir las características de los objetos, momentos, personas y lugares.

Como bien sabemos, la crónica tiene un estilo libre para escribirse y como tal, no se limita a la formalidad de la pirámide invertida, pues además del ¿qué?, ¿quién?, ¿cómo?, ¿cuándo?, ¿dónde?, ¿porqué? Y ¿para qué?, se trata de reproducir el suceso y colorear los hechos de modo tal que el lector viva el acontecimiento.

Es atinado citar a G.Martín Vivaldi, en su obra *Géneros periodísticos*, en donde afirma que: “Lo característico de la verdadera crónica es la valoración del hecho al tiempo que se va narrando. El cronista, al relatar algo, nos da su versión del suceso; pone en su narración un tinte personal. No es la cámara fotográfica que reproduce un paisaje; es el pincel del pintor que interpreta la naturaleza, prestándole un acusado matiz subjetivo”.

“Puede estar el tema en los hechos vividos o en el relato leído en los periódicos locales; del simple diálogo con el portero o conserje de la casa en que vive, o con el dueño del restaurante en donde el cronista come, o con el taxista que lo conduce a tal o cual sitio, el cronista puede hacer una crónica social o costumbrista del país en que reside, descubriéndonos los entresijos de un ambiente ignorado y que la pluma del cronista convierte en revelador”.

No todos los días se da la auténtica noticia llamativa sobre la que escribir una crónica; pero sí se elabora a diario una nota informativa sobre temas

trascendentales: un sismo, un tsunami, un accidente aéreo, un reconocimiento a tal persona, el Premio Nobel de Literatura...

Ahora que recuerdo creo que las crónicas más significativas o representativas, son las deportivas, por decir algo como cuando juega el Pumas vs América, o el América vs Chivas; una marcha del 1º de mayo, o del desfile del 16 de septiembre, pero todas ellas hechas para la televisión.

La crónica no se publica con frecuencia en los diarios, a diferencia de la nota informativa. Aunque siempre se toma como base esa misma nota y por el simple hecho de ser noticia, este género nos permite describir y narrar a detalle los sucesos paso a paso, sin límites, con la finalidad de imaginarse que estás viviendo el momento o que seas tú el personaje principal del cuento o de la obra de teatro.

¿Quién no ha sido protagonista o testigo de algún suceso curioso, un accidente, un asalto...cualquier acontecimiento mientras viajas en transporte público?. En su momento, la inauguración del metrobús fue noticia aquel 19 de junio de 2005. Pero ¿Quién ha descrito cómo fue?, ¿Por qué se construyó?, De dónde surgió el proyecto?. Son muchos los relatos que existen de cuando apareció por vez primera el “Gusano rojo” como muchos lo llaman y de ahí se partirá para la presente investigación.

Destituyó los autobuses de la Red de Transporte Público, terminó con muchos empleos de microbuseros, abrió nuevas fuentes de trabajo, se talaron un sin número de árboles, se construyeron rampas, puentes, estaciones y obviamente un carril de concreto hidráulico por donde corre el metrobús.

Todo eso y más pretendo describir apoyándome a la vez en los recursos estilísticos como la metáfora, la ironía y la paradoja, para así darle ese color que hace único el relato narrativo-descriptivo, pues para el periodista curioso y

observador, o para el estudiante de periodismo como científico social, para el que sabe andar con los ojos bien abiertos, nunca faltará un tema sobre el que escribir.

Ahora bien, como en todo el mundo, el transporte es y ha sido en Latinoamérica un elemento central para el progreso o el atraso de las distintas civilizaciones y culturas. Recordemos, que con la llegada de los europeos a lo largo de casi toda América, se produjo un gran cambio en los medios de transporte tradicionales, cuyo principal modo de comunicación era el marítimo.

Durante siglos, estos medios de transporte, y los restringidos a montar sobre animales, carros y trineos, sufrieron una evolución hasta llegar a lo que en la actualidad conocemos como transportes particulares o públicos.

Si nos adentramos un poco en las páginas de la historia y hacemos un viaje a través del tiempo, nuestro primer descenso sería en la época del Virreinato, cuando el caballo era el principal medio de transporte.

Por muchos años este peculiar equino, fue utilizado para trasladarse dentro de la Nueva España, mismo que se complementó con la aparición de la carreta y los carruajes.

Posteriormente, cuando España prohibió la importación de más carros al nuevo mundo, se formó un gremio de carroceros a los cuales se les pagaba por el alquiler de su carruaje, lo que dio como resultado, el surgimiento del primer transporte público en el siglo XVII.

En general, con la denominada Revolución Industrial, el resultado fue el desarrollo de un medio de transporte mucho más eficiente para la población cuando se inventó el motor de gasolina y con ello los vehículos automotores.

En la actualidad, la formación e instalación de grandes corporaciones de fabricantes, ha dado un gran impulso a la producción de vehículos tanto para el uso particular como para el transporte público, siendo el tema central de ésta investigación periodística el del 19 de junio de 2005: el metrobús.

Como se mencionó líneas arriba, el propósito de la crónica es ofrecer el relato, la reproducción del suceso; colorear los hechos de modo tal que el lector viva el acontecimiento como si éste fuera en un recorrido de sur a norte o de norte a sur, todo dibujado con palabras desde que el Gobierno del Distrito Federal, tenía en mente el proyecto denominado metrobús, hasta su inauguración.

Con lo anterior, se demostrará que el género periodístico Crónica permite la narración descriptiva de la vida cotidiana en un transporte representativo de la Ciudad de México.

Es de esta manera que en el primer capítulo se expondrá el panorama teórico de la importancia de la crónica como género periodístico, a la vez que se definirá como tal el concepto, así como tipos de crónicas y cronistas destacados.

Inmediatamente después, en el segundo capítulo se describirá el contexto que permitió la construcción del metrobús en la Ciudad de México y recordar los escenarios y los motores del ayer por medio de una serie de crónicas. Una vez dicho lo anterior, en el tercero y último, viajaremos en el metrobús por medio de crónicas con la única finalidad de reconstruir la vida cotidiana en el metrobús de la Ciudad de México y de esta manera adentrar y hacer partícipe al lector.

Para ello imaginaremos que nosotros mismos viajamos en el metrobús, o bien que alguien nos cuenta su vivencia, o también que el metrobús mismo nos platica como es un viaje en su interior como si fuera un personaje de *cars*.

CAPITULO 1

LA CRONICA Y EL METROBUS

En este primer capítulo se enfatiza la importancia de la crónica, género periodístico que se propone describir y narrar a detalle un suceso de interés social, en este caso, lo que era antes, lo que es ahora y lo que será en un futuro el novedoso sistema de transporte metrobús.

Ahora bien, para comprender a qué se refiere cuando hablo de crónica, primeramente es necesario definir el concepto como tal, pues aunque existen diversos tipos, en esta investigación nos enfocaremos en la crónica periodística.

Por hacer mención, se hará una breve referencia de los dos tipos en que se dividen el periodismo: informativos y opinativos, con la finalidad de puntualizar la importancia que tiene la crónica para informar de un suceso noticioso, tomando siempre como base la noticia, pues sin ésta, la crónica deja de ser periodística y se convierte en mero relato histórico.

1.1 La crónica

De acuerdo con Martín Vivaldi, me refiero a crónica periodística para diferenciarla de otras crónicas, no periodísticas; etimológicamente la palabra *crónica*, deriva del griego *cronos*, que significa tiempo. “Lo que viene a decirnos que la crónica, hoy género periodístico por excelencia, fue ya, mucho antes de que surgiera el periodismo como medio de comunicación social, un género literario en virtud del cual el cronista relata hechos históricos, según un orden temporal”.

Periodísticamente hablando, la crónica es un género informativo pero al mismo tiempo es más que simple información, ese *más* que distingue a la crónica

de otros géneros, se encuentra en la interpretación o valoración de los hechos que en ella se narran.

Mientras que el reportaje, a consideración del profesor José a. Benítez, estudioso de la comunicación humana, explica, interpreta y analiza, la crónica en cambio propone e imagina; el reportaje encuentra su arcilla, su materia prima en el terreno de los hechos, la crónica en el pensamiento de quien la escribe; el reportaje es una historia completa y la crónica es un fragmento de esa historia que ha repercutido en la mente de quien la redacta; el reportaje es vivencia personal, la crónica es reacción personal.

“Lo que distingue a la verdadera crónica es precisamente el elemento personal que se advierte, ya porque va firmada generalmente, ya porque el escritor comenta, amplía y ordena los hechos a su manera; ya porque, aunque la crónica sea informativa, suele poner en ella un lirismo sutil, una dialéctica y un tono característico que viene a ser el estilo de su esencia misma”.¹

Susana González Reyna, en *géneros periodísticos*, determina que la crónica es un género narrativo con fuerte apoyo descriptivo, cuyo propósito es ofrecer el relato, la reproducción de un suceso; colorear los hechos de modo tal que el lector viva el acontecimiento, y para ello, la crónica siempre recurrirá a la narración y a la descripción.

La forma narrativa es utilizada para el relato de los acontecimientos a fin de destacar su trascendencia, pues al relatar un suceso o serie de sucesos relacionados, adquieren un significado distinto de aquel que tienen por separado. El hecho aislado no interesa en lo más mínimo a la narración, sino todo lo contrario; le importa el conjunto de acontecimientos que ofrece la realidad, es decir el *qué* sucede, *a quién* le sucede, *en dónde* sucede, y *en qué* circunstancias sucede.

¹ M. Graña González, *Ejercicios y orientaciones de periodismo*. C.I.A.P. Madrid, 1930: pág 203-221.

En tanto a la forma descriptiva se recurre para hacer sentir al lector inmerso en el ambiente y que perciba los detalles como si realmente estuviera presenciando el suceso, es decir, señalar las características de un objeto, o el suceso para así dibujar con palabras e imaginar a las personas, animales, cosas o situaciones. Por ello, afirma:

“Lo característico de la verdadera crónica es la valoración del hecho al tiempo que se va narrando; el cronista, al relatar algo, nos da su versión del suceso; pone en su narración un tinte personal, no es la cámara fotográfica que reproduce un paisaje; es el pincel del pintor que interpreta la naturaleza, prestándole un acusado matiz subjetivo... la crónica periodística es, en esencia, una información interpretativa y valorativa de hechos noticiosos, actuales o actualizados, donde se narra algo al propio tiempo que se juzga lo narrado”.²

Son muchas las definiciones atribuibles al género periodístico de la crónica. No obstante, la mayoría concuerda en que se trata de un género interpretativo cuya base principal es la narración, apoyada por la descripción. Así pues, al partir de un hecho noticioso, se vuelve de importancia para el lector, pues el objetivo final de la crónica es informar o entretener.

En una selección de definiciones encontradas en libros, entrevistas, apuntes de clases y conferencias, considero que las siguientes representan con precisión la importancia de la crónica como género periodístico:

Leñero y Marín. Relato cronológico, pormenorizado, secuencial y oportuno de los acontecimientos de interés colectivo. Narra cómo sucedió un hecho y recrea la atmósfera del mismo.

² G. Martín Vivaldi, *Géneros periodísticos*, Ed. Paraninfo, Madrid, 1981Pág. 28 a 129.

Leopoldo Gutiérrez. Es una obra periodística cuyo objetivo es situar a los lectores en el lugar donde ocurren los acontecimientos, para lograr dicha meta es básico un uso adecuado de la narración y la descripción.

Federico Campell. Se trata de una relación de hechos, detalles y ambientes, escrita en un orden no necesariamente cronológico. Narra y describe un acontecimiento de interés colectivo y permite hacer comentarios personales.

Carlos Monsiváis. Es una reconstrucción literaria de sucesos reales que permite al periodista expresarse en su propio estilo y redactar un testimonio vivo y permanente de un acontecimiento social, ya sea noticioso o cotidiano.

Ignacio Trejo Fuentes. Representa el lindero exacto entre el periodismo y la literatura, porque aborda temas reales y para recrearlos recurre a cualquier técnica literaria.

Así pues, la crónica es género narrativo descriptivo que relata con detalle el cómo y el por qué de un acontecimiento social. Detalla en las escenas, personajes y ambientes para recrear un suceso en la memoria del público. Por ello, considero que sus características representativas son:

1. La crónica debe partir de un hecho real; el periodista debe tener la capacidad creativa para darle sentido periodístico ya sea de un hecho noticioso o cotidiano.
2. Utiliza la narración para relatar los momentos que conforman al acontecimiento y la descripción para detallar en lugares, ambientes, objetos y personajes.
3. Su propósito es reproducir un suceso detallado y ambientalmente para transformar al público en un testigo cercano de lo ocurrido.

4. El cronista puede auxiliarse de técnicas literarias con la finalidad de darle estilo e interés a su texto: repetición de una misma letra o palabra para producir un efecto acústico, palabras creadas por el autor sin aparente significado, comparaciones implícitas que crean un tercer significado, uso de adjetivos que muevan la fantasía del lector.
5. Es una de las expresiones periodísticas más literarias, no por la belleza del lenguaje sino por el arte de recrear un suceso.

Durante el curso de género periodísticos, la profesora Elvira Hernández Carballido nos permitió especificar el perfil ideal de quien se quiera dedicar a la crónica. Así enumeró:

- El cronista da prioridad a la narración y descripción para relatar lo que ve: escenas, lugares y personajes. Aunque el género periodístico le permite interpretar y criticar con la condición de justificar sus expresiones para que su relato sea verosímil.
- Puede utilizar la entrevista como técnica para incluir voces de los personajes que han participado en el suceso.
- El cronista tiene las siguientes posibilidades de expresión dentro del texto:
 - i. Estilo directo: el narrador se mantiene al margen del discurso expresado y opta por dar voz a los personajes involucrados.
 - ii. Estilo indirecto: el narrador está presente y asume el papel de mediador o intérprete de lo visto y dicho.
 - iii. Estilo indirecto libre. Se establece una ambigüedad entre lo observado y dicho por el narrador y los personajes.

De igual manera, para su realización se sugiere:

- 1) Selección del suceso noticioso o cotidiano.
- 2) Ubicación del lugar.
- 3) Antecedentes del suceso.
- 4) Arribo con antelación al lugar del suceso.
- 5) Observación: lugar, personajes, ambiente, objetos, voces y tiempo.
- 6) Presencia ambivalente: cronista – público.
- 7) Recorrido y observación.
- 8) Memoria, tomar notas, hacer entrevistas o conversar.
- 9) Presenciar los últimos momentos del suceso.
- 10) Recopilar materiales que apoyen nuestra narración: documentos, discursos, imágenes, entre otros.

Para armar el texto que conformará a la crónica, también se ha considerado representativo tomar en cuenta los siguientes elementos:

1. **Contexto.** Antecedentes del suceso.
2. **Unidades de acción.** Elegir la situación inicial, las escenas y final.
3. **Casualidad.** Las escenas elegidas deben relacionarse entre si para crear un relato unitario y con interés.
4. **Temporalidad.** La sucesión de acontecimientos en un tiempo que transcurre.

5. **Actores.** Identificación de personajes que protagonicen o ilustren la narración o sea necesario describirlos.
6. **Voces.** Reproducción de testimonios, declaraciones, comentarios, diálogos y hasta pensamientos de los involucrados.
7. **Espacio.** Ubicación del sitio y descripción del mismo.
8. **Escenografía.** Descripción del espacio y de objetos que sean referenciales y aporten detalles al relato.
9. **Subjetividad.** Comentarios, interpretaciones y sensaciones personales que ilustren el relato periodístico.
10. **Relatividad del cronista.** Desde una mirada subjetiva el cronista elige momentos y detalles pero debe recordar que nunca debe perder de vista lo que ocurre frente a él, detrás de él, ambos lados, arriba y abajo.

1.2 Estructura

A consideración de Susana González Reyna, en su obra *Géneros periodísticos 1*, al redactar una crónica deben considerarse los siguientes puntos:

- a) Evocar el suceso a relatar.
- b) Ordenar los datos en una secuencia no necesariamente cronológica.
- c) Proporcionar un tono adecuado para atraer al lector.
- d) Agregar un comentario personal, sutil y discreto.

Evocamos el suceso para tener la noción de lo que se quiere realizar. Por ejemplo cuando la selección mexicana sub 17 resultó campeón del mundo en 2011.

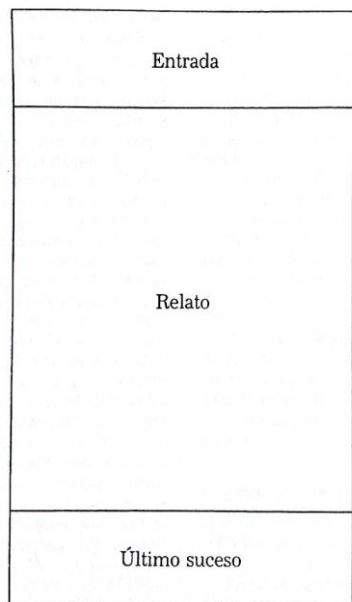
Una vez que se ha investigado, toda esa información recopilada la analizamos con la finalidad de dar una secuencia lógica, no necesariamente cronológica pero claro, que se enlacen las ideas unas con otras.

De esta manera se redacta utilizando términos y lenguaje general sencillo para captar la atención del lector. Si se hace todo lo contrario, difícilmente lograremos atraerlo y ni terminarán de leer el relato.

Finalmente, se agrega un comentario final y personal, es decir colocamos la cereza en el pastel con un estilo propio de cada cronista a modo de conclusión.

La estructura de la crónica es muy sencilla, pues consta de una entrada, la cual debe ser fuerte y atractiva; el relato, donde se detalla el suceso para que el lector se sienta inmerso y; la conclusión, donde se incluye el final del relato.

40



Otros profesores de la Facultad de Ciencias Políticas y Sociales, por ejemplo Lourdes Romero, Francisca Robles, Salvador García o Galván Pastrana sugieren una estructura más detallada:

Inicio Noticioso, descriptivo, narrativo, anecdótico, testimonial, creativo, primer momento, último momento, escena destacable.
Contexto Ubicación del lugar y antecedentes del tema.
Relato Narración Descripción Uso de subtítulos. Testimonios entre comillas, hacer referencia de la fuente: <ol style="list-style-type: none">1. unidades de acción.2. casualidad.3. temporalidad.4. actores.5. voces.6. espacio.7. escenografía.8. subjetividad.
Final Último momento, reflexión final, testimonio, escena, creativa.

El estilo debe ser libre para escribirse. No es necesario utilizar un lenguaje rebuscado, sino todo lo contrario. Debe basarse en un lenguaje sencillo y agradable, logrando que el suceso cobre vida y obligue al lector llegar hasta el final.

Utilizar palabras claras, sencillas y concisas para comunicar el mensaje es la mejor forma para llegar al lector. Valen además los recursos estilísticos como la comparación, la metáfora, la ironía o la paradoja.

Todo ello con el único objetivo de hacer sentir al lector informado o entretenido, sin desvirtuar los hechos o deformar la realidad, pues recordemos que dicho género, siempre tendrá como base el suceso noticioso.

1.3 Tipos de crónicas

La clasificación resulta una mera guía para estudiar al género, pues su polisemia impide encasillarlo en rígidos esquemas, sobre todo en un momento en el que los géneros periodísticos sufren cambios y reacomodos por la aparición de entre otros factores como el ciberperiodismo.

Sin embargo, tomando como base a Guillermina Baena Paz, las crónicas se dividen en informativa e interpretativa. La primera cuenta hechos presenciados por el cronista, por ejemplo nota roja o deportiva, mientras que la segunda es más completa, ya que al relato se le añaden juicios realizados y permite establecer relaciones con otros hechos para encontrar su valor íntegro en el panorama del acontecer humano.

Para Vicente Leñero y Carlos Marín, además de la crónica informativa y la de opinión, existe una tercera categoría, la interpretativa.

Para ambos, en la crónica informativa el cronista se limita únicamente a eso, a informar sobre un suceso, sin emitir opiniones.

La crónica opinativa es aquella en la que el cronista informa y opina simultáneamente como ocurre en las crónicas taurinas o de fútbol; finalmente en relación a la crónica interpretativa es aquella que ofrece los datos informativos esenciales pero sobre todo interpretaciones y juicios del cronista.

Ejemplo de crónica opinativa

América vence a Cruz azul con 'hat-trick' de Benítez

El conjunto azulcrema derrotó 3-0 a La Máquina con anotaciones del ecuatoriano

JAVIER CARMONA

El clásico joven cambió de dueño. El **América** puso fin a una racha de cinco partidos sin vencer al Cruz Azul, haciéndolo de la mejor forma que fue recuperando a su goleador **Christian Benítez**, quien marcó las tres anotaciones con que los azulcremas descarrilaron a los celestes.

Las Águilas volcaron sin piedad a la Máquina obsoleta e inoperante que se plantó en la cancha del **Azteca**. Los pupilos de **Memo Vázquez** se mostraron sin ambición, dejando los arrostos que se necesitan en un clásico en el vestidor; por ello, los cementeros fueron borrados de la cancha y cayeron en el dominio azulcrema.

El ave afiló las garras, era más equipo y faltaba plasmarlo en el marcador; así que al 24', Osvaldito por derecha mandó un centro hacia segundo palo, donde cerca del área chica apareció **Benítez** para tenderse de **palomita** y con un **cabezazo** cruzado mandar el esférico al fondo de las redes.

INFORMACION

OPINION

INFORMACION

La desesperación se apoderó de los **cruzazulinos**, así que de la misma impotencia **Israel Castro** se hizo expulsar, tras una fuerte barrida a Sambueza; con la desventaja numérica, los de **La Noria** se terminaron por desmoronar.

INFORMACION/OPINION

Minutos antes de irse al descanso, **Chucho Benítez** dejó en claro que está de vuelta: el '11' tomó la pelota tras un rebote, se enfiló hacia el arco rival y cerca de la media luna metió un zurdazo que se coló a media altura, sin que el lance de **Jesús Corona** pudiera hacer nada para evitar el 2-0 en el marcador.

INFORMACION

En el segundo capítulo el partido se igualó, pero sólo en el número de jugadores, pues **Paul Aguilar** salió expulsado; sin embargo, en lo futbolístico las diferencias volvieron a ser abismales.

Cerca del minuto 70, **Sambueza** ejecutó un córner por sector izquierdo, la trayectoria del balón fue directa a la testa de **Benítez**, quien se había suspendido en el aire para sacar un sólido remate y hacer **estallar** en júbilo a la afición americanista, quien veía a su equipo resurgir de sus **cenizas**, luego de la derrota que habían sufrido la jornada anterior. Lo que vino después, fue una práctica de tiro al blanco, en la portería celeste.

OPINION

Las Águilas retomaron el vuelo, la senda del triunfo, y con la victoria recuperaron terreno en los primeros lugares de la **tabla general**; además, los azulcremas pueden presumir que se echaron el primer clásico al bolsillo, aunque aún les restan **Pumas** y **Chivas**. En tanto, La Máquina, se descarrila y de no verse una mejora, es probable que la **Liguilla** se les escape de las manos.³

OPINION

³ <http://www.record.com.mx/article/america-vence-cruz-azul-con-hat-trick-de-benitez>

Ejemplo de crónica informativa

Multitud doliente se vuelca a las calles para adiós a Chávez

El féretro, cubierto con la bandera del país, apareció en la entrada del hospital y apoyada en él la madre del ex mandatario lloraba desconsolada, mientras el himno sonaba con la voz del comandante grabada.

Caracas. Los restos mortales del presidente venezolano Hugo Chávez son trasladados hoy miércoles desde el hospital hasta la Academia Militar de Caracas, acompañados por miles de desconsolados seguidores que se volcaron a las calles para darle un último adiós.

El féretro, cubierto con la bandera venezolana arrancó su recorrido en la entrada del hospital militar y apoyada en él, la madre del ex mandatario, Elena Frías, lloraba desconsolada tapándose la cara con un pañuelo, mientras sonaba el himno venezolano.

Tras una breve oración, el ataúd fue colocado sobre un carro fúnebre e inició una lenta marcha por las calles de Caracas, resguardado por miembros de la militar Guardia de Honor.

El vicepresidente Nicolás Maduro, vestido con una chaqueta deportiva con los colores venezolanos, avanzaba delante del carro, junto al presidente boliviano, Evo Morales.

Miles de seguidores, muchos vestidos con camisetas rojas, el color del chavismo, acompañaban el cortejo, decorado con varios ramos de flores blancas y amarillas, mientras otros lo observaban encaramados en los balcones de los edificios.

Tomando como base la clasificación de Leñero-Marín, evidentemente se trata de una crónica informativa, pues se aprecia como únicamente y haciendo uso de la narración y la descripción, su objetivo es informar.

El himno venezolano volvió a sonar de nuevo, esta vez con la voz de Chávez grabada y entonada por todos los presentes.

El cortejo llegará a la Academia Militar, donde se instalará, hasta el viernes, la capilla ardiente con los restos del mandatario fallecido el martes a los 58 años, víctima de un cáncer.

Ahí se celebrará el funeral de Estado al que está previsto que acudan decenas de mandatarios.

Aún no está definido dónde reposará.

En la mañana, las Fuerzas Armadas despidieron a su comandante en jefe con 21 salvas en su honor que retumbaron a lo largo y ancho de la nación caribeña, mientras los altos mandos militares prometían defender la ruta constitucional.

Largas colas de automóviles se aglomeraron frente a las gasolineras, se suspendieron las clases en los colegios y muchos comercios permanecen cerrados desde la tarde de ayer.

“¡Viva mi comandante!”

“¡Hasta la victoria siempre comandante, te amamos!”, gritaba con desespero y con dos lágrimas inmensas que le caían por las mejillas Héctor Carrasquel, de 40 años y que vino desde Tejerías, en el estado Aragua, para despedir a Chávez, que falleció el martes víctima de un cáncer.

“¡Viva mi comandante, te amamos Chávez!”, agregó el hombre mientras trataba de acercarse a la seguridad que protegía el féretro, cubierto con una bandera de Venezuela y adornado con flores blancas, rojas y amarillas, los colores del pabellón del país.

No hay presencia de alguna opinión o algún juicio valorativo por parte del cronista. Se limita a proporcionar datos sobre cuándo murió el mandatario venezolano, los honores que se rindieron en su honor, la tristeza de la gente por la pérdida, etcétera.

El cronista te invita a viajar a Caracas, y ahí te hace ser testigo y presenciar la despedida del ex mandatario Hugo Chávez.

Los miles de seguidores del mandatario se abrazaban y lloraban entre gritos de lamento, destrozados al ver el ataúd, que también iba rodeado de familiares y ministros, mientras avanzaba lentamente hacia la Academia Militar, donde se instalará hasta el viernes la capilla ardiente para despedir al líder carismático que gobernó desde 1999.

Bajo un sol abrasador los chavistas iban caminando, en autos y motocicletas, desbordando las calles a su paso frente a edificios con decenas de personas en sus balcones y techos presenciando el cortejo blandiendo banderas y vestidos con camisetas rojas, color de los oficialistas, que dominó en lugar del luto.

A una cuadra del hospital militar, adonde Chávez llegó el 18 de febrero tras estar hospitalizado más de dos meses en Cuba, donde se sometió a su cuarta cirugía contra el cáncer, algunos chavistas pusieron música típica de los llanos venezolanos, recordando que al fallecido presidente le gustaba cantar.

“Cómo lloró mi comandante la última vez que cantó”, dijo una mujer.

Al paso del féretro, un grupo de gente en una esquina lanzó pétalos de flores y con los puños en alto gritó “Chávez, la lucha sigue”, mientras una mujer montada sobre un camión decía por un megáfono: “Acompañemos a su última morada al hombre que quebró la historia en dos partes, más nunca Venezuela será igual, convirtamos el dolor en fuerza”.

Describe cómo era el féretro, cuenta que su madre estaba inconsolable, y te hace sentir esa tristeza que envuelve al pueblo venezolano.

Informa que los restos de Hugo Chávez salieron del hospital hacia la academia militar de Caracas.

Describe el semblante de la gente, narra cómo fue el recorrido, lanzan flores amarillas y rojas, con el himno de Venezuela como fondo hasta arribar a su destino y darle el último adiós.

Otros compraban fotografías del mandatario. “Le voy a sacar réplicas a las fotos y se las voy a dar a mis nietos, a mis tataranietos y a toda mi familia. Esto es historia, pasarán más de cien años para que haya otro líder así”, expresó Luz Mayel, de 38 años.

Perdidas en la multitud, un grupo de madres pobres que se beneficiaron de programas sociales impulsados por Chávez portaban claveles rojos, como símbolo de que el legado del gobernante se quedará en sus corazones, dijeron.

“La flor roja es más que el color de la revolución, es el color de nuestra sangre, de nuestro corazón y ahí se nos metió el presidente y ahí se queda latiendo con el corazón de los pobres”, dijo Alexandra Rivas, que se benefició del programa “Madres del Barrio” para asignar bonos y dar formación técnica a amas de casa pobres.

“Ahora que Chávez no está aquí, quedamos sus mujeres, esto no es la revolución con Chávez, esta es la revolución de Chávez y sus mujeres haremos que siga”, agregó esta mujer, junto a decenas de otras que llevaban una corona fúnebre con flores del tricolor venezolano.”

Tan es así, que el objetivo de la crónica se cumple, pues presencias a detalle los sucesos que se viven en el país sudamericano.

Ejemplo de crónica interpretativa

De Bellas Artes al toreo

<p>Brinca y corre por entre la gente llevando en la mano derecha una bolsa de <i>Gigante</i>, su camiseta blanca está agujerada en las mangas y los pantalones, que alguna vez fueron verdes, casi alcanzan un tono gris. Tendrá unos ocho o nueve años. Tez morena clara, ojos grandes y oscuros, delgado. Pasa casi todo el día caminando por los vagones.</p>	<p>Describe la vestimenta del personaje; te imaginas que la estás viendo directamente.</p>
<p>El mediodía y el cansancio llegan a mí de la mano. Él está sentado con la espalda recargada en la pared cuando lo veo; me mira a los ojos y se levanta ofreciéndome una sonrisa que es correspondida. Se acerca lentamente y saca de la bolsa, con un gesto impredecible, una pala de madera para cocinar que, a juzgar por su aspecto, jamás había sido utilizada.</p>	<p>Describe la situación y la acción.</p>
<p>- ¿te la presto? - no, gracias. - en serio, para que le pegues a tu novio. - no tengo novio - sí, para que le des unas cachetadas</p>	<p>Interpreta la información por medio del diálogo.</p>

<p>Su ofrecimiento y risa son sinceros. Me platica que su mamá, cuando está haciendo tortillas y su papá llega borracho, le pega con 'la masa así, de las que no están hechas' y otras veces con un sartén en la cabeza, pero aclara que esto pasa sólo cuando él ha bebido. Lo cuenta todo como me hubiera dicho que ha aprendido a andar en bicicleta.</p>	<p>Interpreta la información y describe.</p>
<p>Descubre ante mí su vida cotidiana, hechos comunes y corrientes de su rutina que cualquier sociólogo interpretaría como una evidente consecuencia del machismo mexicano. De sus labios salen las palabras, una tras otra, con ritmo fluido y marcado acento chilango, la sonrisa permanece durante los tres o cuatro minutos que dura nuestra conversación. Insiste en su propuesta, de nuevo lo agradezco, pero no acepto.</p>	<p>Interpretación del cronista</p>
<p>La gente entra y sale del vagón con la calma que puede existir en la estación Bellas Artes en un domingo. Se cierran las puertas tras el pitido que anuncia la partida y escucho una voz al fondo: "buenas tardes, señores pasajeros. Vengo pidiéndoles su ayuda para poder</p>	<p>Descripción del lugar.</p>

<p>comer (...) ustedes dirán que porqué me la tienen que dar, la verdad es que prefiero estar aquí y pedirselos amablemente a estar en la calle robando. Yo sé que eso es malo y por eso no lo hago (...) si ustedes tienen alguna moneda que puedan darme y que no afecte a su bolsillo yo se los agradezco. Gracias y tengan un buen día'. Al pasar junto a mí, sin perder el contacto visual, atiendo a su petición y por la ternura que ha despertado en mí, acaricio juguetonamente su cabello.</p>	<p>Interpretación de información.</p>
<p>Apenas ha dado tres o cuatro pasos cuando voltea y de golpe empuña el instrumento de cocina y persiste: "¿Segura no quieres que te la preste?, llévatela". Poco importan las apariencias en el momento e inevitablemente paso de la sonrisa a la carcajada.</p>	<p>Describe la acción del personaje.</p>
<p>El resto de los pasajeros están atentos a nosotros sin observar la dulzura tras su pena y conformidad, ni sus manos endurecidas por el polvo que en realidad eran tan vulnerables como su persona entera. Tampoco encuentran, ni quieren hacerlo, el coraje que hace falta para sensibilizarse sin caer en el asombro falaz; ellos no supieron de los</p>	<p>Interpretación del cronista y descripción.</p>

golpes que hay en su casa más allá del sartén y la masa de tortillas, fueron sólo actores distantes e indiferentes ante lo que se presentó en su viaje ese domingo. ⁴	
--	--

1.4 Cronistas destacados

A lo largo de la historia han existido representantes de éste género periodístico por sus grandes obras.

Tal como menciona Valente Quintero en la tesis *El oficio de cronista*, “guerreros, historiadores, periodistas, cronistas, escritores incipientes, premios nobel, etc., han escrito algo sobre México, escudriñándolo desde la mirada interior. Bernal Díaz De Castillo, Hernán Cortés, Fray Servando Teresa De Mier, Guillermo Prieto, Martín Luis Guzmán, John Reed, David H. Lawrence, André Bretón, Manuel Gutiérrez Nájera, Renato Leduc, José Revueltas, Salvador Novo, José Joaquín Blanco..., sería interminable la lista como imposible la resurrección de todos los textos que alguna arista le han pulido al México de todas las edades.”

A inicios de la década de los años 90, la Secretaría de Gobernación, el Grupo Industrial y Comercial Pipsa y el grupo editorial Azabache, publicaron una antología de la crónica llamada *México en cien crónicas*, misma que incluye crónicas del tipo literario, como *Las Puertas de Palacio Nacional*, *Últimos días de la primavera*; históricas, tales como *Gran batalla en Tabasco*, *De cómo llegó la Ley de Dios*, *¿Fusilar a Juárez?*; crónicas de viajes entre las que destacan *La Nao de China*, *Misa sin capilla en las casas*, *La calaca con su guadaña...* y crónicas de

⁴ Crónica publicada por la revista *En cuentos cercanos de cualquier tipo*. México, D.F., Abril 2007.

movimiento, por ejemplo: *Treinta centavos para ver a Cantinflas*, *¡Adiós Pedro!*, *La mañana de un 19 de septiembre*, entre muchísimas otras, pero en todas ellas los cronistas cuentan la vida del país de aquella época.

Finalmente, enumero algunos títulos de libros que se han caracterizado por ser antologías de crónicas elegidas por sus mismos autores, por un especialista del género, por los temas abordados o los estilos:

- *Antología De Tenochtitlan al siglo XXI*, Instituto Politécnico Nacional.
- Carlos Monsivaís, *A ustedes les consta*.
- José Joaquín Blanco *Un chavo bien helado*.
- José Joaquín Blanco, *Función de medianoche*.
- Elena Poniatowska, *Todo empezó el domingo*.
- *Elena Poniatowska. Nada, nadie*.
- Jorge Ramos, *Lo que vi*.
- Arturo Pérez Reverte, *Territorio Comanche*.
- Cristina Pacheco, *Zona de desastre*.
- *El fin de la nostalgia*.
- Ignacio Trejo Fuentes, *Crónicas romanas*.
- Armando Jiménez, *Lugares de gozo, retozo, ahogo y desahogo en la ciudad de México*.
- Manuel Blanco, *Ciudad en el alba*.

CAPITULO 2

VOY EN METROBUS

En este segundo capítulo se habla estrictamente sobre los escenarios relacionados al antes, durante y después de la construcción del metrobús.

A través de relatos e investigación documental será posible viajar en el tiempo por medio de 8 crónicas de mi autoría, como si se tratara de aquella conocida película *Volver al futuro*, ya que valiéndome de la narración y descripción consigo adentrarme a aquél 2005 cuando la Ciudad de México se volvió primer mundista con la inauguración de un nuevo sistema de transporte, el cual sería inspiración para que hoy en día existan 5 líneas en su totalidad desde el *Peje* hasta Mancera y lo que quizá aún está por venir.

2.1.- Insurgentes, primer hijo del Metrobús.

A temprana hora corres libremente por la carretera, pues pasando la media noche y hasta las 5:00am, Insurgentes se convierte en vida rápida similar al Periférico en día festivo.

La iluminación de los edificios, el alumbrado público y la luz de los semáforos resaltan en la oscuridad de la noche; algunos bares, restaurantes y centros nocturnos comienzan a cerrar sus establecimientos tras una larga jornada laboral.

La Avenida de los Insurgentes es sin duda una de las principales arterias de la Ciudad de México, pues dicha vía enlaza el norte con el sur y el sur con el norte.

En el sur conecta desde el Monumento al Caminero en Tlalpan, en la salida a Cuernavaca, cruza la zona de Insurgentes Centro para finalmente llegar al norte hasta la autopista México-Pachuca.

En la actualidad la Ciudad de México posee un trazo vial interesante en la Avenida de los Insurgentes., que combina ruinas prehispánicas, edificios con arquitectura colonial y construcciones modernas propias de esta época.

A lo largo de toda esta gran avenida, nos encontramos con un sin número de lugares históricos y de interés social, por ejemplo, la zona arqueológica Cuicuilco, Ciudad Universitaria, el Teatro de los Insurgentes, el Parque Hundido, el Monumento a la Raza... entre algunos otros, los cuales se ubican en algún punto entre el norte y el sur de la ciudad.

Son las 5:30 am y la fila para acceder al metrobús en la estación terminal del Caminero, es más larga que la de la panadería en un 24 de diciembre. Resulta que para ingresar a ese sistema de transporte, es necesario tener una tarjeta inteligente como un monedero electrónico o bien decir a alguien que le das tu pasaje para que por medio de su tarjeta puedas cruzar los torniquetes.

La espera se hace eterna mientras el que está frente a ti recarga su tarjeta, pues ahí tienes que el costo era en un principio de 3.50 pesos desde su inauguración; subió a \$5 y con una sola moneda bastaba; pero ahora es de \$6, por lo que cuidadosamente ingresa sus monedas de un peso y una de a cinco, o bien puras de a peso una por una, ya que dicha máquina no da cambio. De repente la ranura del aparato, similar a cuando pagas el estacionamiento rechaza tus monedas o se traga tu billete y ahí se pierde más tiempo por cada usuario.

Una vez que has cruzado esa frontera, el siguiente reto es abordar el gusano rojo. Lo contrario a lo que ocurre en el metro de Japón o algún otro país asiático en donde un policía te empuja a la fuerza para que cierren las puertas,

aquí depende de uno mismo. Y es que desde el amanecer, el metrobús traslada a miles de personas provenientes de los distintos pueblos de Tlalpan: Santo Tomás y San Miguel Ajusco, La Magdalena Petlascalco, San Miguel Xicalco, San Miguel Topilejo, Parres y San Pedro Mártir, por mencionar algunos.

2.2.- Próxima estación terminal: El Metrobús

Años anteriores al 2005 el panorama era diferente, pues los microbuses de la ruta 1, la extinta ruta 100 y algunas otras rutas abastecían casi en su totalidad a la población.

La misma Avenida de los Insurgentes era la vía de comunicación por donde transitaban estas unidades. De ahí entonces que el metrobús al sustituir a todos los ruleteros, circule por el mismo camino para dar un mejoramiento urbano y excelencia en el servicio, aunque la realidad sea otra.

Anteriormente si querías irte de pinta, te ibas al Parque Nacional Fuentes Brotantes; si de alguna emergencia se trataba, ahí está el Instituto Nacional de Neurología y Neurocirugía; o bien, si ya ibas a la universidad, el mismo microbús te dejaba en el metro CU. Hoy en día, el único transporte que te deja cerca de los mismos lugares es el metrobús.

Como ya se mencionó, hasta el 2004 circulaban por Insurgentes microbuses de la ruta 1 en la colonia la Joya y llegaban a San Ángel, en donde actualmente se encuentra la estación *Doctor Gálvez*.

Otro ramal salía en la colonia Tlalcoligia, Tlalpan con destino al metro CU y la extinta ruta 100 en su momento tuvo recorridos que abarcaban toda la avenida desde la estación del metro Indios Verdes hacia algunos destinos como La Joya y San Pedro Mártir en la misma delegación Tlalpan, en donde los autobuses daban vuelta ahí mismo en donde hoy se encuentra la estación *El Caminero*.



Foto: Archivo /hook89

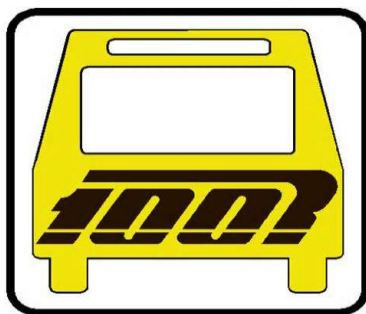


Foto: Valente Rosas/El Universal

El 13 de marzo de 2008 fue inaugurada por el jefe de gobierno Marcelo Ebrard la ampliación de este medio de transporte desde San Ángel hasta el Monumento al Caminero cubriendo en su totalidad la ruta norte a sur y sur a norte. (Corredor *Metrobús Insurgentes Sur*).

Del norte hacia el sur también había rutas que corrían en Insurgentes y pasaban por el metro La Raza, Tlatelolco, la prepa 9 de la UNAM, el Monumento a la Madre y el World Trade Center; ahora todas esas rutas son exclusividad del metrobus, pues aunque efectivamente transita alguno que otro micro por Insurgentes, solo lo hacen para atravesar calles o avenidas secundarias y con la consigna de no subir ni descender pasaje en esta avenida.

2.3.- Los motores del ayer.



Uno de los principales factores que dieran paso a la creación de esta nueva forma de transporte fue el mejoramiento de la imagen urbana, así como la disminución de emisores contaminantes, ya que la excesiva cantidad de microbuses aunado a los viejos camiones como los de la ex ruta 100, ocasionaban problemas de salud y de seguridad al viajar.

Ayer, el costo del pasaje en un recorrido de San Pedro Mártir hasta los Indios Verdes era únicamente de 2 pesos, economía que se vio afectada cuando arribó el metrobús, pues hoy, para realizar el mismo trayecto una persona aborda un autobús con destino a Huipulco-Estadio Azteca y paga 4 pesos; desciende en la Joya y aborda el metrobús y gasta 6 pesos más.

Esteban Jiménez, habitante de la colonia Tlalpan, Centro, recuerda que: *“Había una ruta que salía del ISSSFAM en San Pedro Mártir y se iba por Viaducto Tlalpan hasta San Fernando. Recorría esa parte de Calzada de Tlalpan hasta el entronque con Insurgentes Sur y llegaba hasta el metro Insurgentes en la Glorieta con el mismo nombre; la otra ruta hacia el mismo recorrido pero su destino eran los Indios Verdes.*

Era un trayecto largo y pesado, aproximadamente de 2 horas si ibas hasta la glorieta y media hora más si ibas hasta el metro Indios Verdes, pero con solo 4 pesos ibas y venías.”

En 1995 la empresa Autotransportes Urbanos de Pasajeros Ruta 100 quebró, y sería hasta el año 2000 cuando la Red de Transporte Público del gobierno capitalino, el RTP, cubriría recorridos similares que su antecesor del sur al norte y viceversa, con un costo de 2 pesos y por ello la gente lo conocía mejor como el transporte del proletariado, el Rápido Trébate Paisano, o el camión de los retepobres, RTP.



Continúa diciendo Esteban: *“Cuando quebró ruta 100 hace ya más de quince años, funcionaban los RTP. Realizaban los mismos recorridos, eran los mismo choferes, pues como les habían quedado a deber, formaron una cooperativa y fueron contratados para manejar los camiones de la Red de*

Transporte Público del Gobierno del Distrito Federal y cobraban de igual manera 2 pesos únicamente”

Finalmente aquél transporte de la prole se vería afectado en el 2005 cuando el jefe de gobierno capitalino Andrés Manuel López Obrador, inauguró el primer Corredor *Metrobús Insurgentes*; 3 años después ya con Marcelo Ebrard como mandatario capitalino, se amplió hasta el Monumento al Caminero con el corredor *Metrobús Insurgentes Sur*, quedando totalmente prohibida la circulación a todo transporte público diferente al gusano rojo.

Sin embargo, el que solo circule este gusano tiene sus pros y sus contras, pues en voz de Rosario Aguirre, una usuaria del transporte público comenta “*los micros no me gustaban porque iban echando carreras, los atascaban, aparte la gran mayoría estaba en muy mal estado y hasta sucios, tan es así que había un micro que cuando llovía te mojabas más adentro que afuera.*”

Los conductores eran niños, es decir eran muy chamacos para manejar una unidad, apenas y te subías y se arrancaban sin darte oportunidad de agarrarte. 25 años utilicé dicho transporte, afortunadamente nunca me tocó presenciar ningún accidente ni asalto. Yo abordaba el micro proveniente de la Joya para ir a San Ángel y hacíamos como 25 minutos, sobre todo cuando se correteaban, pero de regreso era el triple de tiempo hasta una hora y media.

Para ir más allá de San Ángel, como a la glorieta (Insurgentes) tomábamos en Avenida Revolución, uno que decía metro Chapultepec y se iba por toda esta avenida; o el otro trayecto era el que salía también de la base de San Ángel y se iba por Insurgentes Sur hasta el Monumento a la Revolución e Indios Verdes.

Cuando llovía no me gustaba trasbordar de micro a micro, ahora con el metrobús ya no tienes que tomar dos micros, y con eso del trasbordo dentro del mismo metrobús ya no te mojas, pero te empujan.

No obstante, este transporte no benefició el tránsito, al contrario pues al reducir un carril se hace más el caos vial”.

2.4.- ¡Súbale, súbale, hay lugares, recórrase para atrás, al metro, al metro!

En los paraderos del Estadio Azteca, el de Indios Verdes o en el del metro CU por ejemplo, aún son comunes el ¡súbale, súbale, hay lugares! Sin embargo estas frases ya no se escuchan más en Insurgentes Sur.

Francisco Guerrero, ex chofer de microbús comenta: *“Yo comencé a trabajar en la Ruta 1 en 1978 cuando tenía 18 años. Cuando entré solo había 40 carros que llevaban a 4 pasajeros; dos atrás y dos adelante. El recorrido era de la Joya a San Ángel, pero había un rol de 10 carros que subían hasta la Tlalcoligia, aunque en realidad ninguno de nosotros quería ir, pues el camino era bastante malo, más bien era un castigo subir hasta allá.”*

“Toda la gente que baja de los pueblos corría para abordar el pesero; en realidad era una ruta bastante buena sobre todo por las mañanas; los chavos que iban al Colegio Militar te abordaban pues desde temprana hora tenían que estar.”

“Había diferentes tipos de carros: los Chrysler, los Ford, el Maverick... de todo; por las tardes disminuía un poco el pasaje pero mejoraba de nuevo los fines de semana, pues la gente iba al Hospital de Neurología, a la bodega de Aurrera o a los restaurantes.”

“Un año después, en 1979 comienzan a dar servicio las primeras combis, las cuales transportaban a 10 pasajeros y al “necio” que era el pasajero 11 que se sentaba en el asiento de en medio. Como era un camino recto y plano nos hacíamos de base a base 20 minutos y por tal motivo los motores no se forzaban y gastaban poca gasolina.”

A partir del decreto de López Portillo, el 25 de septiembre de 1981 Hank González anunció que todos los bienes de las 86 empresas privadas del transporte que operaban en ese entonces en el Distrito Federal, pasaron a formar parte del DDF a través de R-100.

“Cuando llegó R-100, peleábamos por el pasaje, pues ellos comenzaban a bajar a la gente desde más arriba por San Pedro Mártir y la Caseta de Cuernavaca. Ya para 1991 entró en operación el microbús”.

“La ruta siguió siendo bastante buena; había compañerismo y entre nosotros nos apoyábamos, éramos una gran familia, pero como en todo, la corrupción nos fue afectando poco a poco, pues en aquel entonces el dirigente de la ruta Arturo Aguirre era además diputado y para adquirir un micro tenías que pagar un millón de pesos.”

“A pesar de todo ya había 120 micros por lo que empezó a saturarse el servicio; por tal razón comenzaron a descansar un día y un día hasta que en 1982 se abrió la ruta hacia el metro CU con la finalidad de desahogar el servicio.”

“Así se fueron creando otros recorridos, sin invadir otras rutas, por ejemplo había quienes daban servicio de San Ángel al metro Zapata, o de San Pedro Mártir y Caseta hacia el metro CU, o bien la nueva ruta de San Ángel-Obregón a Tenorios y Villa Coapa por la Avenida San Fernando...”

“A mediados de los 80 se abre otro trayecto hacia la unidad de FOVISSSTE en Fuentes Brotantes, pero la directa de Izazaga nos invade. De ahí mismo bajábamos hacia CU, y digo orgulloso que yo inauguré una más de FOVISSSTE a San Ángel.”

“Ya para 1992 dejé la ruta, pues se vinieron tiempos difíciles... nos ahogamos solitos, la competencia del gobierno, la crisis económica, el exceso de rutas y micros, Insurgentes con sus más de 39 kilómetros fue una época bonita, a los que nos gustó manejar te divertías, fue una satisfacción, así fue la vida de la ruta.”



Foto: Roberto García Ortiz /La Jornada

La chatarrización fue el destino final e inevitable de los microbuses viejos que corrían por la Avenida de los Insurgentes. Algunos fueron reubicados a otras rutas con la condición de que fueran renovados por autobuses nuevos con la finalidad de ofrecer un viaje seguro al usuario.

2.5.- En sus marcas, listos... fuera!

Insurgentes era caracterizada por ser una vialidad con cientos de árboles sobre el camellón, lo contrario a como lo son otras avenidas importantes como La Calzada de Tlalpan, Viaducto Miguel Alemán o Periférico.

No obstante en los diarios de aquel junio de 2005, se leían encabezados como:

La marcha forzada contra el tiempo sigue. Hoy el Metrobús será inaugurado, a pesar de las carencias. Señalizaciones, semáforos peatonales, barras de confinamiento de carril, luz, taquillas, Se reducirán las emisiones contaminantes, al sustituir a 352 micros y camiones en avenida Insurgentes, dará el banderazo de salida el jefe de Gobierno, Andrés Manuel López Obrador...

“A casi tres años de que el Gobierno del Distrito Federal (GDF) comenzó a explorar la viabilidad de establecer en la ciudad corredores de transporte público como los que funcionan en otras ciudades de América Latina y Europa, hoy comenzará a operar el Metrobús en Insurgentes, con autobuses articulados que circularán en carriles confinados. Esto permitirá acortar el tiempo de recorrido, ofrecer al usuario un servicio de mayor calidad y reducir las emisiones contaminantes, al sustituir 352 microbuses y autobuses de la Ruta 2 y de la Red de Transporte de Pasajeros (RTP) que circulaban en esa avenida.”

“Ayer, durante el día cientos de trabajadores laboraron a marchas forzadas, en la siembra de plantas, instalando techos en algunas estaciones y limpiando y pintando los andenes. En Indios Verdes se delineaban los carriles por donde circulará el Metrobús, y continuaba el reacomodo de las rutas de camiones y microbuses provenientes del estado de México. Mientras, en la Glorieta Insurgentes aún no se colocaban las barras de confinamiento.”⁵

⁵ Bolaños Sánchez, Ángel, “*Entra en servicio hoy el Metrobús*”, *La Jornada*, La capital, Distrito Federal, 19 de Junio de 2005, p.37.

Y es que en realidad el proyecto se inauguró con muchos pendientes en las 36 estaciones, a pesar de que se trabajaba a marchas forzadas. *“Hasta ayer, las estaciones de Insurgentes y la terminal de Indios Verdes eran las más retrasadas. Ahí, los empleados —que se han duplicado—, desde hace dos semanas trabajan las 24 horas para poder terminar a tiempo. En ambos casos los empleados seguían colocando láminas de plástico para el techo; soldaban escaleras, barandales; pintaban puertas y colocaban las protecciones de los barandales. Además, aún faltaba el piso en la estación de la glorieta de Insurgentes”.*⁶

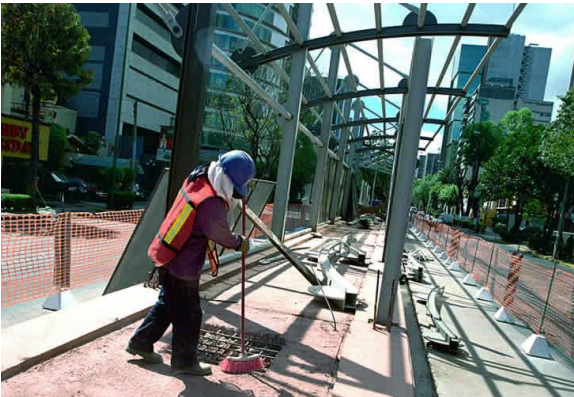


Foto: Archivo / El Universal

La línea 1 del Metrobús en Insurgentes fue un proyecto que arrancó el 19 de junio de 2005 bajo el mandato de Andrés Manuel López Obrador, y aunque se inauguró, la obra no fue concluida a tiempo.

Evidentemente Insurgentes ya no es lo que fue desde siempre y hasta hace 8 años. Como decía aquella canción de los Beatles de los años 60, *In my life*, hay lugares que recordaré toda mi vida, aunque algunos hayan cambiado, unos para siempre y no para bien; unos han desaparecido y otros permanecen...

“Insurgentes Sur ha cambiado en su totalidad, se ve más fresita pues ya no hay tanto ambulante, como si estuvieras por la zona de Polanco o algo así; además antes se veía sucio incluso hasta daba miedo caminar por ahí, en realidad no extraño como era antes, puedes andar bien a gusto inclusive por las noches,

⁶ Arellano, Silvia, *“Con obras inconclusas dan hoy banderazo de salida al Metrobús”*, La Crónica de hoy, Ciudad, Distrito Federal, 19 de junio 2005, p.32

cuando sales de algún bar o antro ya no se siente esa inseguridad", dice María Fernanda Moreno, habitante de Tlalpan.

2.6.- Se olvidan de los peatones.

El proyecto iba viento en popa con el objetivo primordial de inaugurar el servicio en la fecha establecida, por lo que se dejaba de lado la importancia de los peatones: *"Una de las principales omisiones existentes en 28 de las 36 estaciones del nuevo transporte público es la falta de puentes peatonales, pasos de cebra y puentes elevados; así como infraestructura que facilite el acceso a las personas con discapacidad.*

Aunque los peatones corren el riesgo de ser atropellados por la falta de señalización, el peligro se incrementa más hacia la zona norte de Insurgentes en donde las estaciones Potrero, Euzkaro y Deportivo 18 de Marzo se construyeron pegadas al metro y sobre una vía rápida. A pesar de ello, no existe ninguna señalización tanto para los automovilistas como para los peatones, quienes tendrán que "torear" los coches para poder cruzar la vía y llegar hasta el camellón.

Así mismo, las personas tendrán que ingresar a través de un puente peatonal a las estaciones de Manuel González, Circuito y La Raza, en donde ayer trabajadores soldaban los barandales de la escalera que los llevará a ingresar al metrobús.

Durante el recorrido se observó que algunas de las estaciones que carecen de semáforos peatonales son: Francia, José María Velasco, Teatro Insurgentes, Félix Cuevas, Parque Hundido, Tabacalera. También faltaban trabajos de jardinería, pues hacia el sur sólo se plantaron unas ramas de bugambilias que, a decir de los propios empleados, estarán secas la próxima semana.

También faltaban por colocar barras de confinamiento desde Luz Aviñón hasta Barranca del Muerto y en las estaciones del Chopo y Buenavista. En otras estaciones como Nápoles, Poliforum, La Piedad, Nuevo León, Alvaro Obregón, y Manuel González los trabajadores colocaban las lámparas de luz. En José María Velasco se pudo observar que dentro de la estación existe un árbol que no fue talado...”⁷



Comienza la remoción de barandales y tala de árboles para la construcción de rampas de acceso.
Foto: Archivo / EL UNIVERSAL

Además de la tala de árboles a lo largo de toda la avenida, Insurgentes cambió en su totalidad a causa de la reducción de carriles de cuatro a tres y de tres a dos.

Automovilistas y usuarios del transporte público pensaban que el caos vial era temporal durante la construcción del proyecto, sobre todo en horas pico, pero ahora, a ocho años de la inauguración del metrobús, el caos ha empeorado al

⁷ <http://www.cronica.com.mx/notas/2005/187590.html>

menos para automovilistas, pues el que va tranquilo y sin preocupación, es solamente el metrobús ya que cuenta con su carril exclusivo.

“Siempre va a ser lo mismo, incluso va a empeorar porque hay cada vez más y más coches cada año, e incluso hay quienes tienen de a dos o más, y lo utilizan a diario; es algo a lo que hay que acostumbrarse, expresa Esteban Jiménez, automovilista.



Foto: Rosario Aguirre

Con la construcción del Metrobús se redujeron los carriles en Insurgentes y con la operación de antros, cantinas, restaurantes, bares y centros nocturnos se complica mucho más el tránsito vial.

2.7.- Obra inconclusa

Desde su inauguración en el 2005, cuando se delimitó el carril confinado al metrobús se hizo únicamente por medio de las barras amarillas que impiden que se invada dicho carril. Pero constantemente se fue sustituyendo el asfalto por concreto hidráulico, por ser un material mucho más durable y resistente al peso de las unidades y a las condiciones ambientales.

Lo contrario ocurrió con la ampliación hasta el Caminero, pues desde un principio se planteó colocar el concreto hidráulico en las 10 estaciones que desembocan en el sur de la ciudad.

En algunas estaciones aún cuando se concluyó el proyecto, se han hecho modificaciones importantes que facilitan el acceso a la ciudadanía en general y para personas con capacidades diferentes o de la tercera edad.

Por mencionar un ejemplo, en la estación Manuel González, la Secretaría de Obras y Servicios a través de la Dirección General del Proyecto Metrobús llevó a cabo el proyecto denominado “Construcción de rampa de acceso a nivel de la Línea 1 Metrobús”.

A solicitud de demanda ciudadana, se realizó la modificación de acceso a esta estación, ya que originalmente el ingreso era mediante escalera que descendía del puente peatonal existente, y una vez ejecutado el proyecto el acceso es a nivel mediante rampa.

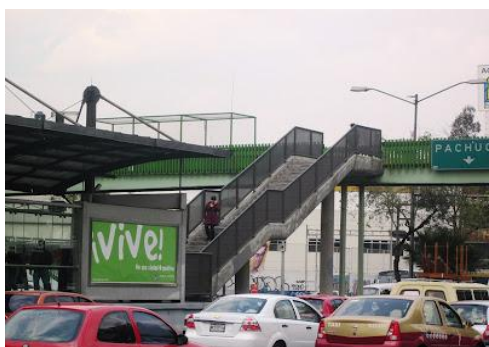


Foto: Antonio Fonseca

Así lucía la estación hasta enero de 2011, hasta que vecinos, principalmente de la primera sección de Tlatelolco, exigieron que la línea 1 del Metrobús que circula por Insurgentes en su estación Manuel González, permita el acceso a peatones de la tercera edad y discapacitados.



Foto: Antonio Fonseca

Margarita Pineda tercera de izquierda a derecha y atrás el Arq. Julio Miranda responsable de la obra remodelación de la estación Manuel González del Metrobús línea 1.

El 9 de diciembre de 2011 el Gobierno del Distrito Federal, en acuerdo con la Universidad Nacional Autónoma de México, inauguró una estación intermedia

en el Centro Cultural Universitario entre la estación *Dr. Gálvez* y la de *Ciudad Universitaria*.

Dicho espacio cultural es visitado por la comunidad universitaria y demás población en general, por las múltiples actividades que los fines de semana se llevan a cabo y por tal motivo esta nueva estación lleva el mismo nombre, *Centro Cultural Universitario, CCU*.

“La nueva estación de la Línea 1 de Metrobús, que llevará por nombre Centro Cultural Universitario, se encuentra en la última etapa de construcción.

El director del transporte, Guillermo Calderón, informó que la parada presenta un avance del 75 por ciento, por lo que se prevé sea inaugurada en noviembre.

En entrevista con *Crónica*, el funcionario aseguró que la obra civil se encuentra en la colocación de detalles.

La obra civil que fue costeadada por la Universidad Nacional Autónoma de México, ya se encuentra casi terminada por lo que entraremos ahora nosotros con lo que nos corresponde, “que es vestir la estación, dijo.

La nueva parada será inaugurada los primeros días de noviembre y traerá beneficio a cerca de tres mil usuarios y busca solucionar el problema de la gran distancia que había entre la estación Ciudad Universitaria y Perisur.”⁸

No obstante, sería hasta el 11 de diciembre de 2011 cuando se abriría dicha estación. Con bombo y platillo asistieron el entonces secretario de Transporte y Vialidad, Armando Quintero Martínez y el director general de

⁸ Alcocer Miranda, Jennifer, “Hasta noviembre abrirán estación del Metrobús Centro Cultural Universitario”, *La Crónica de hoy*, Ciudad, Distrito Federal, 09 de octubre 2011, p.32

metrobús, Guillermo Calderón: “La nueva estación fue recorrida esta mañana por Armando Quintero, secretario de Transportes y Vialidad del DF, y Guillermo Calderón, director general del Metrobús, para supervisar que la instalación funcione al cien por ciento.

La apertura oficial de la estación *Centro Cultural Universitario*, se realizará hasta enero y estará encabezada por el jefe de Gobierno, Marcelo Ebrard y el rector de la UNAM, José Narro Robles.

Durante el recorrido, Quintero explicó se tomó la decisión de adelantar su apertura ya que durante la temporada decembrina se incrementa el aforo de viajeros al complejo cultural de la UNAM y en dirección a la estación El Caminero. *Sobre todo porque la comunidad universitaria y quienes vienen a las múltiples actividades que los fines de semana hay en esta zona. Para que cuenten con una estación que hacía mucha falta, dijo el funcionario local*”.⁹



Foto: Archivo/ El Universal

El sistema Metrobús puso hoy en marcha la nueva estación “Centro Cultural Universitario” que lleva el mismo nombre y prevé transportar a alrededor de tres mil usuarios que acuden día a día a este espacio de recreación y cultura de la Universidad Nacional Autónoma de México (UNAM).

El diseño estuvo a cargo de especialistas de la máxima Casa de Estudios, por tal motivo conserva el espíritu universitario. Es 100 por ciento accesible a personas con discapacidad y adultos mayores y para tener acceso funciona como el resto de las estaciones, con una tarjeta inteligente y recargable.

⁹ Pazos, Francisco, “Abren al público estación de Metrobús Línea 1 en CU”, *Excelsior*, Ciudad de México, 09 de diciembre de 2011, p.28

“Con un proyecto arquitectónico y ejecutivo realizado por la UNAM, la estación está lista para albergar a 5 mil usuarios por día, de los cuales se estima que cuando menos 3 mil serán trabajadores de zonas aledañas y 2 mil visitantes a la zona cultural del campus.

El director del sistema, Guillermo Calderón, dijo en entrevista con MILENIO que la estación es singular, pues su diseño fue realizado por estudiantes y profesores de la Facultad de Arquitectura. Señaló que la coordinación de la facultad también realizó el proyecto ejecutivo de la obra, mientras que la dirección general de la UNAM cubrió los gastos de la construcción que fueron aproximadamente de 20 millones de pesos.

El esquema de la estación Centro Cultural Universitario es totalmente transparente, respeta el medio ambiente, la arquitectura de la UNAM, e incluye la modernización como parte de la imagen del Museo de Arte Contemporáneo.

Además, tiene un balcón espléndido del lado poniente que da a la reserva ecológica de la UNAM, esa estación fue un ejemplo de colaboración entre la UNAM y el gobierno capitalino, a través del metrobús.

El diseño incluye accesos a través de un puente metálico que cuenta con rampas para discapacitados; además, tiene baños y se conecta con espacios culturales como la Biblioteca Nacional, el espacio escultórico y el Centro Cultural Universitario”.¹⁰

¹⁰ <http://noticias.universia.net.mx/en-portada/noticia/2011/12/09/897038/estacion-metrobus-unam.html>

2.8.- ¿Solución o desilusión?

A ocho años de ser inaugurado el metrobús, éste no soluciona satisfactoriamente la demanda del transporte. A pesar de que se adquieren nuevas unidades Volvo, no son suficientes para transportar a los millones de usuarios que día a día utilizan el gusano rojo, ni siquiera con las biarticuladas que cuentan con 3 vagones y capacidad de 240 pasajeros.

Por tal motivo, el ahora jefe de Gobierno, Miguel Ángel Mancera Espinosa, “dio el banderazo de salida a 14 unidades biarticuladas para la Línea 1 del Metrobús, con lo que se podrá transportar a 60 mil pasajeros más todos los días.

Destacó que estas acciones forman parte del programa Decisiones por Colonia y dan respuesta a las demandas de la ciudadanía, toda vez que la mencionada línea contaba con una saturación de 95 por ciento.



Foto: Archivo/ El Universal

El mandatario capitalino, Miguel Ángel Mancera dio banderazo de salida a 14 nuevas unidades biarticuladas para desahogar la línea 1 al transportar 60 mil pasajeros.

Durante el acto efectuado en el Bosque de Chapultepec, el Ejecutivo local detalló que cada una de estas nuevas unidades tuvo un costo de 7.5 millones de pesos y se continúa trabajando en el plan de movilidad para la capital del país.

A su vez el director general de Metrobús, Guillermo Calderón, detalló que estas unidades biarticuladas se suman a las 13 que ya existían, por lo tanto en esta línea operarán 27 unidades de este tipo.

El funcionario detalló que las primeras unidades articuladas tienen una longitud de 18 metros con capacidad para 160 pasajeros, mientras que las unidades nuevas miden 24 metros y tienen capacidad para 240.

Agregó que durante los siete años de su operación, esta línea ha tenido un crecimiento sobresaliente, donde en la actualidad alcanza un máximo de transportación de hasta 479 mil pasajeros en un día”.¹¹

En horas pico, para poder subir y llegar a tu destino esperas hasta 20 o más minutos; a diferencia de como ocurría con los micros de que eran constantes cada 5 minutos aproximadamente, aquí si no te pones trucha ya no llegaste al trabajo o a la escuela.

Hay quienes prefieren mejor caminar si van una o dos cuadras adelante, pues a diferencia de los micros que pasaban cada 3 o 5 minutos y subían y bajaban pasaje hasta en media cuadra, con el metrobús no aplica: *“He tenido que esperar hasta 10 o más minutos para subirme al dichoso metrobús, pues cuando estoy haciendo la recarga, pasa uno y luego otro, y luego ya ninguno. En ocasiones prefiero irme caminando desde la Joya hasta Cuicuilco, porque me desespero que incluso no te puedes subir porque la gente se comienza a amontonar y a empujarse”*, comenta Maribel Márquez, usuaria del transporte público.

Sin embargo, el gobierno capitalino presume una y otra vez que diariamente transporta a millones de usuarios, pero si no hay de otra, si no hay alternativa de transporte o te subes o te subes.

¹¹ <http://www.excelsior.com.mx/2013/02/07/comunidad/882954>

Desde que el *Peje* lo inauguró no se ha visto mejora en el servicio. Ni siquiera el *mejor alcalde del mundo*, Marcelo Ebrard lo pudo hacer; por el contrario, se han maravillado construyendo la línea 2 y la línea 3, la más reciente línea 4 del Centro Histórico y ahora con Miguel Ángel Mancera la que actualmente está en construcción, la que correrá del Río de los Remedios a San Lázaro, la tan esperada línea 5.

“Hubiera preferido que se construyera una nueva línea del metro, es mucho más eficiente que el dichoso metrobús además de que abastece a miles de personas a diario, agrega Maribel Márquez.

Muchos usuarios coinciden en que sin lugar a duda mejora el ambiente, pero se desatiende la demanda del transporte, pues lo que habían hecho cuando se amplió el metrobús hasta la salida a Cuernavaca, fue únicamente prestarse las unidades, es decir que las que corrían desde Dr Gálvez a Indios Verdes, las distribuyeron para que llegaran hasta el Caminero y obvio no es suficiente para satisfacer a los nuevos usuarios.

El gran cronista de la ciudad, Don Chava Flores, si aún viviera quizá ya habría compuesto una canción semejante a la de *Voy en metro*, quizá la letra sonaría así:

Adiós mi lindo Insurgentes, avenida tan risueña,
Ya se van los microbuses viejos, feos e inseguros,
Ya me voy me lleva el metrobús por seis pesos a donde quiera,
Si en 2 horas no regreso es porque seguro ya choqué.

Al entrar a la estación se escucha esta cantaleta,
Al mirar llegar los autobuses no se avienten para entrar,
Si en 17 segundos no ha podido ni se meta,
Ni se baje la banqueta que lo pueden arrollar.

Voy en metrobús, que grandote, rapidote el gusanote,
Que diferencia del microbús de mi compadre Gilemón que va al panteón,
Aquí no admiten guajolotes, ni ambulantes,
Ni guacales con camote ni costales con carbón.

Que se quite de la puerta y luego luego que me quito,
y siguió la señorita pos que se arrime mas pa 'cá,
Que no fume si ni fumo y ya me traen de su puerquito,
Y por más que me la busco no la hallo donde está,

Adiós mi lindo Insurgentes ya pasamos por San Ángel
Ya pasamos por CU y Reforma hasta Hamburgo.
Ya me estoy arrepintiendo no haber hecho de las aguas
Si me sigue esta nostalgia yo me bajo en Dr Gálvez.

Voy en metrobús, que grandote, rapidote el gusanote,
Que diferencia del microbús de mi compadre Gilemón que va al panteón,
Aquí no admiten guajolotes, ni ambulantes,
Ni guacales con camote ni costales con carbón.
tan tan.



Foto: Juan Boites / El Universal
El antes de entrar permita salir no aplica, pues el mar de gente
forma un muro imposible de traspasar.

CAPITULO 3

CRONICAS DE UN METROBUS ANUNCIADO

Las siguientes 7 crónicas que escribí, se refieren a viajes del metrobús que narran y describen el funcionamiento de este sistema de transporte, vanguardia de los gobiernos perredistas. Quizá si tenga beneficios, no obstante, sería mejor si con tanta publicidad que se encuentra dentro, como Ay tv's, Tele Urban, la publicidad de Cinco M Dos, publicidad urbana, telcel... mejorara realmente el servicio, pues en ocasiones uno espera más de 15 minutos para poder abordar.

3.1.- La inauguración.

En tanto los chavos se recuperaban de la fiesta de la noche anterior, otros convivían viendo televisión *En familia con Chabelo*, pero algunos más esperaban con ansia la llegada del metrobús.

Parecía un domingo cualquiera, no obstante, aquél 19 de junio de 2005 el entonces jefe de Gobierno del Distrito Federal, Andrés Manuel López Obrador, daba el banderazo de salida al polémico sistema de transporte, con el cual, presumía que se mejoraba y modernizaba a la capital: *“estamos haciendo obras como nunca se habían hecho en la ciudad”*.

En los rostros de los niños y adultos se notaba emoción. Anhelaban subirse al *gusano*, ver rebasar a los carros, entrar y salir cuantas veces querían, ya que los primeros 15 días, el servicio del metrobús fue gratuito hasta que se rompió el encanto y desde el 4 de julio entró en operación el sistema de peaje, mediante la tarjeta de recarga.

Días anteriores al día “D” mucho se hablaba de la inauguración, pues las manifestaciones en general en contra de que entrara en funcionamiento este transporte articulado daba mucho de que hablar.

Aunado a lo anterior y pese al notable retraso en las obras, como la falta de puentes, la colocación de mamparas y pavimentación, entre otros, el funcionario gritaba a los cuatro vientos que el nuevo sistema de transporte entraba en operación, tal y como estaba previsto.

Finalmente, los 80 autobuses articulados emprenderían el destino de 194 kilómetros, desde Indios Verdes hasta San Ángel, en un tiempo estimado de 52 minutos por sentido, para lo cual se confinaron un par de carriles centrales de la Avenida Insurgentes.

Con ello, la reducción de carriles comenzó a ocasionar tránsito lento a los automovilistas; además los usuarios tendrían que acostumbrarse a ese cambio en las unidades. No más verde con gris, ni ruta 1, ni ruta 2. Jamás se volvería a ver pasar un RTP con sus clásicos colores verde pistache con anaranjado para ir a Santo Tomás Ajusco; las *carreritas* eran parte del pasado; ¡súbale, súbale hay lugares! Ya nunca más se volvería a escuchar. Ya no existiría el ascenso y descenso de pasaje cada media cuadra, las cumbias sonando a todo volumen, ni el cobrador, ni la novia sentada detrás del chofer.

El director general de Transporte, Luis Ruiz Hernández, precisó que se habían hecho cambios y adecuaciones a lo largo del corredor Insurgentes, con el fin de garantizar que ninguna ruta concesionaria de microbuses pudiera utilizar ya esta importante avenida a partir del lunes 20 de junio.

Los nuevos autobuses *Volvo* nos encaminaban en cierto modo al primer mundo, pues gracias a la tecnología de punta de esta industria automotriz, se consolidó una participación del 70 por ciento en la flota del metrobús de la capital mexicana.

3.2.- En la estación

Aunque la mayoría de las estaciones son similares, algunas se diferencian de las otras por la estructura arquitectónica. Algunas cuentan con dos accesos, una por enfrente y la otra por atrás, lo que facilita la fluidez de los usuarios como en la estación Dr Gálvez. Otras, por el contrario, hacen más lento tu recorrido, sobre todo si para salir tienes que subir hasta el puente para regresar al mismo lugar pero por fuera.

La puerta de cortesía o garita permite al adulto mayor ingresar sin costo alguno, a las mujeres embarazadas o personas con capacidades diferentes. Rampas en banqueta y para ingreso a estación en especial para quienes utilizan sillas de ruedas; guía táctil para invidentes y débiles visuales, así como placas Braille.

En la parte superior de las rejas, cerca del techo se perciben anuncios o advertencias tales como: “Prohibido entrar con alimentos y bebidas”, “prohibida la entrada con mascotas”, salvo perros guía o el que más pasan por alto los mismos usuarios hombres, ya que “Las primeras dos puertas son de acceso exclusivo para mujeres”, pero la realidad es otra.

Hablando estrictamente del interior, se puede afirmar que es cómodo, pues el espacio que se guarda entre un asiento a otro, es considerable, si lo comparamos con los mini asientos que tenían los micros. No obstante, si vas de pie es entonces cuando comienza el martirio.

Desde muy temprana hora, el metrobús, al ser el único transporte colectivo se asemeja a la estación terminal del metro *CU*, cuando alrededor de las 6:00pm se convierte en un total caos y no puedes ni entrar ni salir del vagón.

Similar es en las estaciones de mayor concurrencia como el Caminero, Dr Gálvez, Buenavista, Indios Verdes, por decir algunas. Las filas para recargar la tarjeta electrónica están al tope, pues las máquinas expendedoras no son suficientes. Los usuarios avanzan poco a poquito, el de adelante, más vivo prefiere darle su pasaje al que está recargando la tarjeta y así evitar la formación.



Foto: Juan Boites / El Universal
Fila para recargar la tarjeta es mucho más larga que la del último día para pagar la tenencia en la Tesorería.

Una vez hecho lo anterior, da las gracias y corre apresuradamente para alcanzar un asiento. Parece increíble, pero aquí las mujeres son igual de rudas que los caballeros para lograr entrar a la unidad, pese a que las dos primeras puertas, como ya se mencionó son de su uso exclusivo para ingresar o para salir a las mujeres.

3.3.- El encanto termina a las 0:00 hrs.

Al igual que en el clásico de la *Cenicienta*, a la media noche desaparece la magia del metrobús, pues en la mayoría de las estaciones, termina su servicio a las 0:00 hrs.

No hay corridas nocturnas como las que se ofrecían anteriormente con los autobuses de la Red de Transporte de Pasajeros, RTP, ni tarifas nocturnas del 20% más de microbuses. Si andas de parranda, y no estás antes de la última salida, ni hablar, a abordar un taxi.

Proveniente de la estación *Etiopia*, ya dentro de la línea 2 del metrobús hacia el sur de la ciudad, los centros de entretenimiento nocturnos están a su máximo esplendor. Luces de neón, música en vivo, trovadores, mariachis... toda la variedad de sonidos se escuchan o al menos el eco se percibe a lo lejos hasta perderse en la oscuridad de la noche.

Por el contrario, las personas que ya están dentro del metrobús denotan en sus rostros cansancio y estrés; algunos otros están atentos a los monitores con los que se cuenta para informar y entretener como el *Ay tvs*, con trivias o videos musicales como el que se transmite justo ahora de esa canción pegajosa de Adele, titulada *rolling in the deep*:

*We could have had it all
rolling in the deep
you had my heart inside of your hand
and you played it to the beat*

Con la música de fondo no te percatas que ya pasaste por *Nuevo León*, por tanto estás ya sobre la Avenida de los Insurgentes. Mientras pasan ahora una

trivia, estás a punto de llegar a la estación *Colonia del Valle* justo cuando son las 10:45pm.

Esa es la estación terminal a donde llega la unidad proveniente de Tepalcates rumbo a Tacubaya, por lo que los 5 pasajeros que viajaban contigo descienden para abordar la línea 1 con dirección al *Caminero*.

El servicio está por concluir un día más, esperas a que se aproxime el gusano rojo, caminas de un lado a otro, te sientas, te levantas, caminas a la orilla inclusive rebasando la línea de seguridad. Ya viene, 10 minutos después se escucha el bip bip, bip bip, y finalmente abor das para concluir tu recorrido.

Aún falta pasar por la *Ciudad de los Deportes, Parque Hundido...* de pronto, al llegar a *Félix Cuevas* la unidad se sigue de largo, pues resulta que dicha estación se encuentra en mantenimiento lo que ocasiona molestia en las personas que descenderían en ella. “Chingaos, que poca madre” se escucha decir a alguien, pues ahora tendrá que bajar en Río Churubusco y caminar hacia atrás.

El Teatro de los Insurgentes se ve desde la ventanilla; el alumbrado público junto con los semáforos resaltan en la oscuridad; estás cayendo en un sueño pesado, cierras los ojos alrededor de 10 minutos y cuando los abres te encuentras ya en Ciudad Universitaria, mejor conocida como la máximo Casa de estudios.



El reloj marca las 11:30pm, al menos así lo muestra la pantalla del metrobús. Casi una hora ha transcurrido desde Etiopía y aun faltan 5 estaciones más.

Con una velocidad de más de 80 km/h pasa por Centro Cultural Universitario, pues es una de las

Foto: Gerardo Magdaleno
En la mayoría de las estaciones, el metrobús cierra el acceso a las 0:00 hrs; no existe servicio nocturno.

estaciones más largas entre una y otra y no hay peligro de cruce de peatones o de automóviles.

Cruzas Perisur, Villa Olímpica y Corregidora. Finalmente bajas en la estación *Ayuntamiento* y te percatas que una de las puertas está cerrada, pues el reloj marca ya las 11:54pm.

Sales de la estación y caminas hasta la iglesia de la comunidad, pues ahí te espera tu automóvil para

Cuernavaca. La media noche, ya es sábado y el frío de la madrugada cala los huesos. Enciendes la calefacción y finalmente 20 minutos después te encuentras ya en casa, pensando que el metrobús debería llegar hasta el Ajusco. ¿Por qué no? Soñar no cuesta nada.

3.4.- Metrobús, amigo de una parranda.

Después de una larga noche llena de aventuras y confesiones al lado de los amigos, tenía que estar temprano el sábado para cumplir con mis obligaciones laborales.

Cuando salimos del bar rumbo a Bellas Artes a las 3:30am, caminamos sobre Eje Central para buscar alojamiento en un Sanborns 24 horas.

Entramos y bebimos uno, dos y tres cafés calientes, esperando a que el Sistema de Transporte Colectivo Metro reanudara su funcionamiento.

Charlando con los mejores amigos de la Facultad, finalmente dieron las 6:00 am, a fin de partir rumbo a la oficina en el sur de la ciudad.

Abordamos el metro en la estación Bellas Artes, dos de ellos en dirección a Tasqueña, nosotros dos rumbo a Cuatro Caminos. Descendí en el metro

Revolución, caminé hasta la Avenida Insurgentes y ahí mismo abordé el metrobús con dirección a La Joya.

No recuerdo cuando fue la última vez que andaba sin dormir y al día siguiente tener que trabajar. Eran aproximadamente las 6:15am y los ambulantes vendedores de jugos y licuados comenzaban a colocar sus puestos.

El frío a esa temprana hora es muy intenso, semejante al de diciembre debido a aquella lluvia que cayó la mayor parte de la noche, por tal para no pensar y quitarse el frío, imaginaba tomando otro café horas atrás.

Para ingresar al metrobús recargué la tarjeta, saqué 6 pesos y cuando la máquina me indicó que la carga fue exitosa, crucé el torniquete y esperé no más de 5 minutos cuando a lo lejos se escuchaba el bip bip bip bip.

No llevaba reloj, pues no soy esclavo del tiempo y la batería del celular hacia ya un par de horas que estaba agotada al igual que yo mismo. Por ese motivo solamente calculaba la hora, pero al llegar a Río Churubusco, la pantalla del Ay tv's mostró las 6:40am.

A diferencia de otras veces que paso por aquí pero más temprano o más noche, bueno, no de mañana, hasta parece un pueblo fantasma. Locales, bares, restaurantes... todo cerrado ya. Durmiendo, descansando en sus hogares, no lo sé. En cambio yo, no podía dormir, solo dormitaba en ratos ansioso de llegar a mi destino, a *Ayuntamiento*.

Faltando 13 estaciones recordaba todo lo bien que la pasamos, el torres en la oficina, el tequila, el humo de cigarro, la chela y mas chela y por supuesto lo que me reanimó por unos instantes, los 3 cafés con leche.

El dolor de cabeza no fue tan intenso como otras ocasiones. Cuando cruzamos por Ciudad Universitaria, se veía majestuosa la Torre de Rectoría, la Biblioteca Central y por supuesto el Estadio Olímpico Universitario. Me hicieron recordar mi época de estudiante en compañía de los amigos que acababa de dejar hacia unas horas.

En Corregidora ya, solo una estación más para volver al auto y manejar al trabajo a unos minutos de ahí, pensaba ansioso.

Mientras bajamos alrededor de 5 personas, en dirección al norte subieron 20 o 25 usuarios. Todos ellos con una historia que contar, de donde provenían, solo ellos lo saben, de sus hogares o quizá de una fiesta al igual que yo.

De cualquier forma, me encuentro ya en el trabajo listo para iniciar con mis actividades cotidianas. –¿Un cafecito Gerardo?– Me ofrece el jefe de oficina, y ¿Por qué no?, hace horas que no tomo uno.

3.5.- Recordando sobre ruedas.

Hace 8 años fui la novedad al momento de mi inauguración. Cuando comencé a circular sobre la Avenida de los Insurgentes todos me veían con respeto y elegancia; mi interior era bastante amplio y suficiente para que todos me abordaran sin problema alguno.

La gente proveniente de los pueblos de Tlalpan, así como de la zona norte de la ciudad subía sin ir como auto sardinas. No obstante, todo lo que inicia tiene que terminar.

Muchos dicen ahora que soy deficiente, que ocasiono accidentes similares a los microbuses, pero me molesta que los autos particulares invadan mi carril y que no respeten los cruces ni las vueltas prohibidas a la izquierda. Por eso les aviento lámina, pues sé que a pesar de todo, he sido mejor que mis antecesores, aunque quien me conduce haya sido un microbusero.

Diariamente transporto a miles y miles de usuarios desde el Monumento al Caminero hasta Indios Verdes. Mi servicio ha sido tan eficiente que por tal, motivó a que se construyeran la línea 2 de Tacubaya a Tepalcates, la línea 3 de Tenayuca a Etiopía, la línea 4 la cual circula sobre el Centro Histórico y ahora la línea 5, de Río de los Remedios a San Lázaro.

En este momento salgo del Caminero rumbo a Buenavista, la estación donde años atrás estaba la terminal del tren y donde ahora se encuentra el tren Suburbano y mi línea 4.

Es sábado, los usuarios abordan más tranquilos y sin el estrés de llegar a las 8:00am o a las 9:00am al trabajo. Algunos viajan con la familia y descienden en *Fuentes Brotantes*, aquí se encuentra el parque nacional con el mismo nombre.

Al cruzar el Periférico en la estación de *Perisur*, la comodidad se va haciendo un poco tediosa, pues la unidad que va delante de mí, me lleva 10 minutos de ventaja aproximadamente, lo que ocasiona que se acumule la gente en una misma estación.

Acabo de pasar por el Estadio Olímpico Universitario, al parecer juegan los Pumas de la Universidad pues eso explica el que varios usuarios porten la playera del equipo y descienda la mayoría aquí en Dr Gálvez.

A diferencia de hoy, dicha estación no está saturada como un día cualquiera de la semana; de lunes a viernes se avientan los unos contra los otros, sobre todo cuando el conductor hace sonar mi alarma de que las puertas cierran en 5 segundos, es una lucha cara a cara y frente a frente, pues los de afuera quieren entrar mientras que los de adentro intentan salir.

Ya es medio día y cuando paso por *La Bombilla, Altavista, Olivo y Francia*, el viaje se ha hecho larguísimo, pues en esta zona los semáforos hacen lento el tránsito, inclusive para mí que voy en el carril exclusivo.

Me encuentro en *Félix Cuevas* y con la novedad de que está terminada la remodelación de dicha estación. De hecho en algunas otras se han sustituido las máquinas expendedoras de tarjetas y recargas; ahora son mucho más modernas con pantalla táctil, ¿Qué tal? Bienvenidos a la más alta tecnología.

Ahora que lo pienso, mi ingreso diario debería cubrir los costos de instalar más de dos máquinas de este tipo en cada estación, pues el crecimiento exhaustivo de usuarios ha ido en aumento, lo que ocasiona que haya filas enormes para poder abordarme.

Pero que tal, aparte del ingreso por el uso de mi servicio, la publicidad que permito, forja un poquito más. El *Ay Tv's* y *Tele Urban*, deben generar una

ganancia extra, las máquinas de recarga de tiempo aire de Telcel y la publicidad de Cinco M Dos, publicidad urbana, también deberían subsanar dicha deficiencia.

El World Trade Center México ha sido escenario de muchas exposiciones o como las llaman comúnmente, expos. Es un centro de convenciones de gran importancia en la capital, ubicado sobre Insurgentes Sur, esquina con la calle de Florencia. Si tú vas del norte hacia el sur, o viceversa, soy la mejor opción, pues te bajas en mi estación *Poliforum* y listo.

Hace aproximadamente un mes, dicho centro de eventos, albergó uno de los mayores atractivos de personas, “Alternativas que fluyen, Cerveza México”. Ya se imaginarán a que olía mi interior y como iban los usuarios, como dice la canción de Lupillo Rivera: “¡Fondo, fondo, fondo, fondo, fondo!”

Después de *La Piedad*, quien se dirige rumbo a *Tepalcates* o a *Tacubaya*, puede descender en *Nuevo León* y aquí mismo abordar a mi primo, la línea 2 que cruza la ciudad de este a oeste; los que no, siguen su trayecto al final de mi recorrido.

En la estación *Insurgentes*, comienzo a acelerar un poco más, pues el tránsito se desaparece momentáneamente. Bares, antros, restaurantes de prestigio... todo luce muy diferente durante el día, en comparación con la vida nocturna de esta avenida.

Al cruzar la zona *nice*, llegamos a *Reforma* y a punto de llegar a mi destino, *Buenavista*, me vació casi en mi totalidad. Aquí es cuando me da envidia esta hermana línea 4 rumbo al Centro Histórico y una salida más hacia el aeropuerto.

En ésta, los autobuses no son biarticulados como yo, se encuentran mucho más limpios y la gente sube de manera ordenada.

Ahí viene ya, el clásico bip bip bip; la fila está larguísima en ambas rutas, la norte y la sur. Las dos llegan a San Lázaro y una exclusividad rumbo al aeropuerto. De cualquier forma, la gente sube de manera ordenada por la puerta delantera. Una vez que ya se encuentran arriba de la unidad, comienza esta nueva aventura.

El interior cuenta con cámaras de seguridad. Aquí no hay *Tele Urban*, ni *Ay tv's*. Los monitores muestran imágenes del mismo interior del metrobús, y en la parte del frente, uno más proyecta el camino que se recorre como si estuvieras jugando videojuegos.

A pesar que la gente se amontona como conmigo, insisto, hay más orden en su totalidad. Para subir en alguna otra estación, no existe la estructura que todos conocemos, simplemente son estaciones como de cualquier parabús. El cobro es de igual forma mediante tarjeta electrónica, pero se hace dentro de la unidad, por lo que el chofer está al pendiente de quien paga y quien no.

El contraste de como sucede en Insurgentes me deja asombrado, pues en realidad se respeta el “antes de entrar, permita salir”, aunque sea obligado a ello, ya que el mismo conductor es quien abre primero la puerta de descenso, para de este modo los que están afuera puedan entrar.

Si estorbabas y no te recorres ya te dice: recórrase para atrás”, ¿A que les recuerda? El sistema en general es muy semejante al de los microbuses cuando circulaban en mi avenida hace algunos ayeres.

Como dije desde el inicio, han transcurrido ocho años desde que innové el transporte en la Ciudad de México y por mejorar la calidad de vida de los ciudadanos o por contribuir a mejorar la calidad del medio ambiente, he sido acreedor a numerosos reconocimientos, a pesar de que la realidad sea tal y como la conocemos.

3.6.- Crónica de un vestido de novia.

Estoy emocionada porque hoy 11 de octubre de 2013, cuando salga del trabajo iré a buscar mi vestido de novia. Toda la semana lo planeé con mi mamá y finalmente son las 15:00 horas.

Salí de la oficina rumbo a casa, abordé el metrobús en el *Caminero* con dirección al norte y descendí en *Ayuntamiento*.

Llegué muy entusiasmada y mi mamá aún no estaba lista. Además me comentó que había invitado a una de mis tías, mmm... como dice la canción, me dieron las 15:30, 15:45, 15:50, hasta que me desesperé porque eran ya las 16:30 y de mi tía ni sus luces.

La tienda en donde vería los vestidos cerraba a las 18:00 hrs, razón por la que comencé a desesperarme, por lo cual le pedí a mi mamá que la fuéramos a buscar y cuando íbamos caminando, apenas venía bien quitada de la pena; sin embargo sentí un respiro porque calculé el tiempo y dije si llego.

Una vez ya en la estación de *Ayuntamiento*, esperamos alrededor de 20 minutos en que pasara uno y se oyó el clásico pip pip pip; como era de suponerse venía repleto por que había tardado mucho, entonces mi mamá dijo -esperemos otro, siempre viene uno atrás mas vacío-, pero no fue así. Transcurrieron otros 15 minutos hasta que llegó, pero de igual manera iba hasta la, lleno!! Así que nos trepamos como vulgarmente se dice, por que las viejas son mas rudas que los hombres.

Mi mamá y yo quedamos cerca de una ventana y poco a poco nos hicimos espacio para que nadie nos molestara al bajar, pero mi tía quedó del lado del conductor, así que nunca le pude decir que nos teníamos que bajar en la estación

de *La piedad*. De nuevo mi lógica no fue la mejor porque regularmente en otras ocasiones, en Dr. Gálvez desciende mucha gente y ¿qué crees? no fue así, al contrario, subió muchísima más gente de la que iba y en vez de ir cómodos parecía sauna y sala de masaje todos te apretaban con tal de buscar un espacio.

Seguimos avanzando y se llegaba la hora de bajar. El reloj marcaba ya las 17:45, justo a tiempo para poder encontrar la tienda abierta, pero al ver la multitud no pudimos bajar, pues aunque se cree que el primer vagón es para mujeres, siempre hay algunas señoritas del sexo masculino que se sienten todas unas damas e invaden nuestro vagón, o van sentadas aunque a personas de la tercera edad las estén empujando.

Desesperadamente intentamos descender, pero fue inútil, el metrobús continuó su trayecto hasta *Nuevo León*; le grité a mi tía que en la siguiente se pusiera trucha y ella, en efecto, muy astuta logró acercarse a la puerta y es que en realidad no necesitas moverte, sino el mar de gente te lleva por sí sola.

Ella lo consiguió, pero mi mamá y yo no pudimos ni avanzar un centímetro. Le grité con angustia al chofer y de verdad ni me peló el muy desgraciado; —espéranos ahí, no te muevas—, alcancé a decirle a mi tía, pero los empujones, los gritos y las palabrotas que se escuchaban por que las puertas ni si quiera se abrieron del todo por la cantidad de personas que sobresaturaron la unidad.

Finalmente logramos bajar en *Chilpancingo*, estación de trasborde con el metro; aquí si descendió muchísima gente incluidas nosotras, pero que horror, ahora teníamos que regresar hacia el sur nuevamente a *La Piedad*. Cuando regresamos, o sorpresa no estaba y más mi coraje porque para colmo no traía celular. La desesperación se apoderó de mí, porque nunca pensé que eso fuera a suceder.

Comencé a buscarla por toda la estación, mi mamá muy molesta también y terminamos peleando. Salimos de la estación para continuar la búsqueda y nada. Avanzamos estaciones y nada y nos regresamos después de media hora a *La Piedad* y nada, hasta que suena mi celular y era ella; de cualquier forma ya eran las 18:45 , obviamente ya habían cerrado la tienda, ¡¡¡No llegué, que frustración!!

Mi mamá, jugando la última carta le pide a la señorita que si podíamos ver y muy amables me atendieron. Mientras que ella esperaba a mi tía en la puerta, yo estaba en Pichellina casa de novias, viendo que no me alcanzaba casi para nada, pero por ver no se paga y las vendedoras me enseñaron algunos modelos e incluso me preguntaron cuál era mi presupuesto, para que con base en ello pudiera probarme el primer vestido.

Mi tranquilidad volvió cuando al salir del probador ya se encontraban juntas mis dos acompañantes, así que continué midiéndome el segundo vestido; creí que era el indicado, pero a petición de mi novio decidí medirme uno que fuera ampón corte princesa como el de la cenicienta y en efecto me llevaron uno hermoso pero que costaba la mitad de la fiesta.

—Oh desilusión, no me alcanza— quizá uno más sencillo y me mostraron el indicado. Esta vez se veía hermoso, al menos para mí. Me encantó y lo mejor el precio, creo que al final valió la pena todo lo que pase para encontrarlo.

Salimos de ahí a las 20:30 ya con vestido, todo lo desagradable de dos horas atrás se había convertido en el mejor momento de mi vida. Caminamos a la estación y el regreso fue tan tranquilo que en *Ayuntamiento* arribamos a las 21:15 horas. Qué diferencia y qué comodidad en la ciudad de la esperanza.

3.7.- Solo para mujeres.

Me encuentro dentro del metrobús con dirección al norte. Mientras esperaba en *La Joya*, pude percatarme de varias anomalías.

Los polis son medio mmm, estrictos. Un chavo de aproximadamente 16 años quiso ingresar por los torniquetes acompañado de su perro, un chihuahueño. Como saben, éste es un feroz y gigantesco animal, sí, claro, estoy siendo sarcástico. No obstante, al ver que se aproximaba con su tarjeta para poder ingresar, el poli le impidió la entrada argumentándole que no podía pasar con su mascota. Estaba prohibido.

A pesar de la insistencia del chavo, éste otro se negó. Tal vez y solo tal vez con una sor juanita pudiera haber cedido el uniformado, pues esto sucede en otras situaciones; en cambio el desafortunado chico salió de la estación y tuvo que caminar.

Bip bip, bip bip, ahí viene ya, como siempre tocando el claxon los metrobuseros, similar a cuando te avisa el metro que está llegando a la estación. Quizá sea para prevenir un posible accidente, pues varios como yo, rebasamos la línea amarilla de seguridad a pesar de que está prohibido también y asomamos la cabeza una y otra vez como si al hacerlo llegara más rápido el transporte.

Son las 13:00 hrs y alcanzo perfectamente un lugar cerca de la articulación de ambos vagones. Hay muchos lugares desocupados, pero conforme va avanzando suben quince y bajan tres hasta que se llena en su totalidad y parecemos sardinas enlatadas. Cuando pasa por *Villa Olímpica* apenas y pueden abordar unos cuantos más, pero en la de *Perisur*, cruce con Periférico ni un alma puede subir con tranquilidad. Si no te pones buzo, no puedes entrar, mucho menos te dan chance de salir.

El molesto sonido de que las puertas cerrarán en cinco segundos, molesta al oído, aunque pensándolo bien el ruido va directamente al cerebro; que tortura escucharlo en cada estación.

Frente a mí se desocupa un asiento, por lo que a seguir estorbando prefiero ocuparlo unos instantes aunque sea en el lugar reservado para las damas, adultos mayores y niños; ¿Porqué no si todos lo hacen?

Inclusive creo que el ir en este vagón exclusivo produce sueño, pues al ver a una mujer embarazada o un anciano, muchos fingen estar dormidos.

Otros por el contrario comienzan a cabecear, hasta que el calorcito humano te arrulla y caes en los brazos de Morfeo.

—No puedes ir de este lado— escuchaba decir a alguien. Quizá era mi imaginación o tal vez era un sueño, pues varios jóvenes al igual que yo íbamos en la parte de enfrente.

En efecto, desde que estás en la estación, cualquiera que sea, el anuncio es claro. Inclusive una línea amarilla divide imaginariamente el acceso para las mujeres y hombres; aún así ocurre todo lo contrario cuando la única finalidad es entrar por donde se pueda.

—Es solo para mujeres— volví a escuchar. Sin embargo esas directas no iban para mí. —Ceda el asiento—, seguían las voces, —Huy que caballero—.

Todas esas palabras las dedicaron a un hombre quien como yo, iba en el reservado de mujeres, sin embargo me pregunto, ¿Por qué son tan envidiosas? Imagínense, siendo el servicio como es jamás lograríamos abordar nosotros el metrobús. Ya quisiera ver una unidad color rosa, tal y como el RTP “Atenea”, cuya exclusividad es para las mujeres y pasa una como estrella fugaz, una en un millón de minutos.

—Es solo para mujeres— decían de nuevo.

Y es que el acoso sexual está siempre a la orden del día, sin embargo, al igual que en el metro, una vez dentro lo demás sale sobrando.

Me levanto del asiento, me acerco a la puerta y una vez ya fuera de la unidad, el poli guardián de la estación *Francia* se acerca a mí y de nuevo, —esta parte es solo para mujeres señor— que rayos, esa canción ya me la sé.



Foto: Archivo El Universal

Debido a que hombres que viajan en el metrobús no respetan la entrada exclusiva para mujeres, niños y adultos de la tercera edad, han aumentado las quejas de féminas que a diario viajan en este medio de transporte.

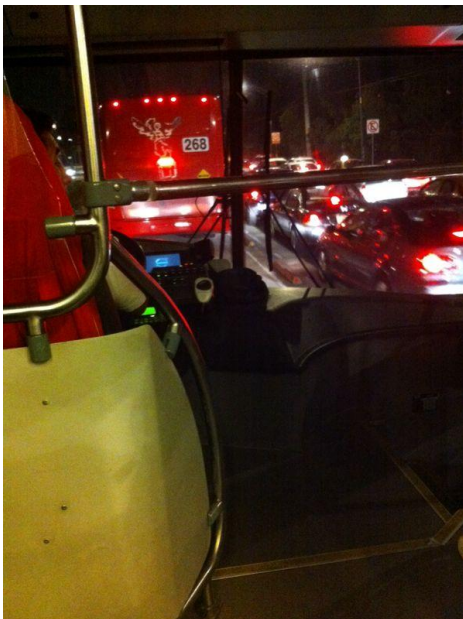


Foto: Rosario Aguirre

En cambio otras mujeres gozan de la vista panorámica aunque el resto de la unidad vaya repleta.

CONCLUSIONES

Hablar del caballo, al motor de caballos de fuerza, implica un gran cambio en las diferentes tecnologías del transporte.

Hace algunos años, la novedad y lo temeroso era el metro de la Ciudad de México. Pues el hecho de imaginar que se podía viajar por debajo de la tierra a todos causaba un gran impacto. ¿Acaso era posible? ¿Qué dirían nuestros antepasados sobre viajar por los cielos?

No cabe duda que la invención del ser humano por conocer más allá de lo que percibe su vista, jamás terminará.

Es así que, desde hace más de ocho años el metrobús ha cambiado la vida de los usuarios; a diario millones y millones de personas lo utilizan; con dirección al sur, con dirección al norte; rumbo al este, o bien al oeste. A pesar de que al recargar la tarjeta te aparezca la leyenda: *Gracias por su preferencia*, es la única forma de transporte público sino tienes vehículo propio; la otra opción es caminar.

De esta manera se aplica muy bien lo que se decía en aquella película con el mismo título: La ley de Herodes... o te chingas o te jodes.

Indudablemente, si todo o la mayor parte del recurso económico que a diario recibe el metrobús, se destinara para beneficio de la población al mejorar las unidades, hablaríamos realmente de un transporte de vanguardia, ya que en la gran mayoría de los autobuses ni siquiera se cuenta con tubos o pasamanos para poder sujetarte si no alcanzas lugar.

No hay de dos si vas de punta a punta, o te subes o te subes. A veces hasta olvidas por un momento las buenas costumbres y la generosidad de ceder el paso cuando tienes muchísima prisa.

Lo importante es entrar a como dé lugar aunque te masajeen, te codeen o te arriesgues a que te apañen el celular.

Así es el metrobús y así será durante algunos años. De cualquier forma, en un futuro no muy lejano seguiremos escuchando más inauguraciones, hasta el grado que comience a hacerse obsoleto este sistema y viajar en transporte aéreo, no precisamente aviones, sino que, viene a mi mente la caricatura de Hanna Barbera, *Los Supersónicos*, y porque que no, me veo como Super Sónico bajando de mi nave y haciéndola portafolio sin necesidad de estacionarme, listo pa chamber.

BIBLIOGRAFIA

- **BAENA** Paz, Guillermina. El discurso periodístico. Ed. Trillas, México, 1999.
- **BASTENIER**, Migue Ángel. El Blanco Móvil: Curso de periodismo. Ed. Santilla, Madrid, 2001.
- **GONZÁLEZ** Longoria, Susana. El ejercicio del periodismo. Ed. Trillas, México, 1997.
- **LEÑERO**, Vicente y Marín, Carlos. Manual de Periodismo. Ed. Grijalbo, México, 1986.
- **MARTIN** Vivaldi Gonzalo. Géneros periodísticos, Ed. Paraninfo. Madrid. 1973.
- **GONZÁLEZ** Reyna, Susana. Géneros Periodísticos 1: Periodismo de opinión y discurso. Ed. Trillas, México, 1997

TESIS

- **QUINTERO** Jara, Carlos Valente, sustentante, *El oficio de cronista*, Tesis de Licenciatura, UNAM. 1999.
- **RODRIGUEZ** Santiago, Guadalupe, sustentante. *El Metrobús como alternativa a la problemática de transporte público de pasajeros en la zona metropolitana de la Ciudad de México*. UNAM, 2010.

HEMEROGRAFIA

- **BOLAÑOS**, Claudia; Johana Robles, «*Habrá multas para quien invada carriles*». Distrito Federal, México: El Universal, 19 de junio de 2005.
- **GÓMEZ**, Laura; Raúl Llanos, Josefina Quintero «*Circula el Metrobús con numerosos pendientes*». Distrito Federal, México: La Jornada, 20 de junio de 2005.
- **BOLAÑOS** Sánchez, Ángel, “*Entra en servicio hoy el Metrobús*”, La Jornada, 19 de Junio de 2005.
- **ARELLANO**, Silvia, “*Con obras inconclusas dan hoy banderazo de salida al Metrobús*”, La Crónica de hoy, 19 de junio 2005.
- **ALCOCER** Miranda, Jennifer, “*Hasta noviembre abrirán estación del Metrobús Centro Cultural Universitario*”, La Crónica de hoy, 09 de octubre 2011.
- **PAZOS**, Francisco, “*Abren al público estación de Metrobús Línea 1 en CU*”, Excelsior, 09 de diciembre de 2011

CIBERGRAFIA

- http://www.metrobús.df.gob.mx/que_es_metrobús.html
- http://es.wikipedia.org/wiki/Metrob%C3%BAs_%28Ciudad_de_M%C3%A9xico%29#cite_note-10
- <http://www.cronica.com.mx/notas/2005/187590.html>
- <http://noticias.universia.net.mx/en-portada/noticia/2011/12/09/897038/estacion-metrobus-unam.html>
- <http://www.excelsior.com.mx/2013/02/07/comunidad/882954>