



**EL SISTEMA COLECTIVO METRO: ANÁLISIS
FODA Y VULNERABILIDADES SOCIALES**

Octubre 2019

**Título: EL SISTEMA COLECTIVO METRO: ANÁLISIS FODA Y VULNERABILIDADES
SOCIALES**

Autor: Monica Paola Acosta

Octubre 2019

Clasificación temática: Legislatura, Movilidad, Energía.

RESUMEN

Desde la mitad de la década de los 50 el entonces departamento del Distrito Federal, empezó a trabajar en un proyecto de transporte masivo de pasajeros que cubriera la demanda creciente, pues los medios de transporte del momento ya comenzaban a verse rebasados en su capacidad, además de que la falta de infraestructura en la creciente ciudad no permitía mayor circulación de vehículos automotores, por lo que se tuvo que pensar en nuevas ideas que nos permitieran mayor flujo de pasajeros y con rapidez, sin sobrecargar más el flujo actual de la zona metropolitana de la ciudad de México(Z.M.C.M.),

Contenido

Introducción.....	4
Objetivos de la Investigación	8
Planteamiento y delimitación del problema.....	9
Marco teórico de referencia	13
Hipótesis.....	15
Pruebas empíricas o cualitativas de la Hipótesis	16
Conclusiones	19
Bibliografía	21



Introducción

Desde la mitad de la década de los 50 el entonces departamento del Distrito Federal, empezó a trabajar en un proyecto de transporte masivo de pasajeros que cubriera la demanda creciente, pues los medios de transporte del momento ya comenzaban a verse rebasados en su capacidad, además de que la falta de infraestructura en la creciente ciudad no permitía mayor circulación de vehículos automotores, por lo que se tuvo que pensar en nuevas ideas que nos permitieran mayor flujo de pasajeros y con rapidez, sin sobrecargar más el flujo actual de la zona metropolitana de la ciudad de México(Z.M.C.M.), por lo que se pensó en diferentes alternativas, entre las que se encontraba el metro, que a diferencia de las demás ya había dado buenos resultados en otras ciudades del mundo, que habían presentado un problema similar al que se presentaba en el momento en la ciudad; pero no es sino hasta 1960 cuando se dan a conocer los primeros proyectos de construcción de la primera línea que correría de Zaragoza a Chapultepec como parte de la primera etapa de construcción, pero su trazo definitivo se obtuvo después de 1965 cuando se presentaron los primeros planos oficiales de construcción de dicha línea.

Esta línea se diseñó casi en su totalidad por ingenieros franceses, pero la ingeniería de mecánica de suelos fue por parte de los ingenieros civiles mexicanos que tuvieron que aplicar nuevas técnicas de construcción, de excavación, etc. Pues los suelos del tipo de la Z.M.C.M. no se habían encontrado en otros lugares del mundo en donde se había construido metro, pues se encontraron en la zona del lago proporciones de hasta diez partículas de agua por una de suelo, por lo que la ingeniería francesa había desechado en proyecto.

El plan maestro se presenta oficialmente al inicio de 1967, y se comienza la construcción y adquisición de trenes para el funcionamiento del naciente sistema de transporte colectivo metro, con un plan de crecimiento por etapas que se ha ido modificando según las necesidades cambiantes de la capital del país.

El trazo definitivo de cada línea se obtiene tomando en cuenta: el subsuelo, las instalaciones subterráneas de servicios públicos de la zona, los monumentos

históricos cercanos, los restos arqueológicos ocultos, las características demográficas de los puntos que enlazan, los servicios de transporte existentes entre otros.¹

El 29 de abril de 1967 se emitió el decreto por el que se crea el Organismo Público Descentralizado “Sistema de Transporte Colectivo”, dos años después, el 4 de septiembre de 1969, la hoy Ciudad de México se convertía en una capital más del mundo en contar con un tren subterráneo, venciendo todas las dificultades técnicas y construido un “Metro” en tiempo récord en el subsuelo más difícil del mundo.

Construcción de la Red del STC

La construcción del STC fue proceso constituido por siete etapas: El 4 de septiembre de 1969 se inaugura el primer tramo de Línea 1 con el cual inició la primera etapa de construcción de la Red, que comprendió el período 1967-1972; el primer período de construcción se realizó bajo el mandato presidencial de Gustavo Díaz Ordaz y Alfonso Corona del Rosal como Regente de la hoy Ciudad de México y el segundo bajo la presidencia de Luis Echeverría Álvarez y Octavio Senties Gómez como Regente la hoy Ciudad de México, en esta etapa se inicia la construcción de las líneas 1, 2 y 3 y al final la Red contaba con 41.1 kilómetros y 48 estaciones.

Durante la segunda etapa que comprendió de 1977 a 1982, con José López Portillo en la Presidencia y Carlos Hank González como Regente, se construyeron un total de 38.72 kilómetros de líneas y 32 estaciones; se construyeron cuatro tramos con un total de 9 estaciones de ampliación de Línea 3; así mismo se construyó en su totalidad la Línea 4 Martín Carrera-Santa Anita, la cual se realizó en 2 tramos; y finalmente se construyó en su totalidad la Línea 5 Pantitlán – Politécnico, la cual se edificó en tres tramos.

Durante la tercera etapa de 1983 a 1985, con Miguel de la Madrid Hurtado como presidente y Ramón Aguirre Velázquez como Regente, se construyeron 35.27 kilómetros de Red con 25 estaciones; caracterizándose por la conclusión de las líneas 1, 2 y 3; la Línea 1 se concluyó en su tramo Zaragoza-Pantitlán; la Línea 2

¹ Jorge Margarito López Rocha, *El mantenimiento preventivo y correctivo de obra civil en las líneas 5 y 6 del sistema de transporte colectivo (s.t.c)*, tesis para obtener el grado de licenciatura, México, UNAM-Facultad de Ingeniería, 2005, p. 7.

en su tramo Cuatro Caminos-Tacuba y la Línea 3 de Zapata a Universidad. En esta etapa se construyó el primer tramo de Línea 6 El Rosario-Instituto del Petróleo y los primeros 3 tramos de Línea 7, Tacuba-Auditorio, Auditorio-Tacubaya y el tramo Tacubaya Barranca del Muerto.

La cuarta etapa que comprende de 1986 a 1988, continuando Miguel de la Madrid Hurtado como Presidente y estando en función Ramón Aguirre Velázquez como Regente, se construyeron un total de 25.63 kilómetros de líneas y 20 estaciones; concentrándose en la construcción total de la Línea 9 Pantitlán- Tacubaya, la cual se realizó en 2 tramos, Pantitlán-Centro Médico y el tramo Centro Médico-Tacubaya; así mismo, se concluyó la construcción de Línea 6 en su tramo de Instituto del Petróleo Martín Carrera y la Línea 7 con el tramo El Rosario-Tacuba.

En la quinta etapa, que comprendió el período 1989-1994, se construyeron un total de 37.26 kilómetros de líneas y 29 estaciones; esta etapa incluyó la construcción de la Línea 8 Garibaldi-Constitución de 1917 y la Línea "A" Pantitlán-La Paz (primera Línea Metropolitana); la construcción de la Línea "A" se realizó en el mandato presidencial de Carlos Salinas de Gortari y estando como Regente de la hoy Ciudad de México, Manuel Camacho Solís, en cambio la construcción de Línea 8 estuvo bajo la regencia de Manuel Aguilera Gómez. En el período de 1994-2000, con Ernesto Zedillo Ponce de León en la Presidencia y Rosario Robles Berlanga como Jefa de Gobierno de la Ciudad de México, se realiza la sexta etapa de la construcción de la Red, concluyendo los dos tramos de Línea "B", Buenavista-Villa de Aragón y Villa de Aragón-Ciudad Azteca, con los cuales se logra conectar al D.F. con los municipios Nezahualcóyotl y Ecatepec del Estado de México.

La última etapa de construcción corresponde a la Línea 12 Tláhuac-Mixcoac, inaugurada el 30 de octubre del 2012 con 25.10 kilómetros y 20 estaciones. Esta etapa se realizó durante el mandato de Felipe Calderón Hinojosa con Marcelo Ebrard Casaubón en la Jefatura de Gobierno del D.F.

El STC es uno de los sistemas de transporte masivo más importantes a nivel internacional, siendo icónico para la Ciudad de México y un servicio público imprescindible en la movilidad en la Zona Metropolitana del Valle de México (ZMVM). Es una de las empresas públicas más importantes del país, con un valor neto de más de 239 mil millones de pesos.

Los recursos humanos, es el principal activo del Organismo, integran una fuerza laboral de más de 15 mil empleadas(os) y 5,199 elementos contratados externamente para seguridad y vigilancia. Del personal adscrito al Sistema el 32% corresponde al personal administrativo, confianza, eventuales y de vigilancia (propio del STC); el 30.5% es personal de mantenimiento, el 21.5% de operación y el restante 16% es personal de taquillas.

Por su naturaleza jurídica, goza de autonomía de gestión para el cabal cumplimiento de su objeto y se conduce por las políticas que establece su H. Consejo de Administración, que constituye su Órgano de Gobierno. Para el estudio, planeación y despacho de los asuntos y actos administrativos que le competen, el STC cuenta con la siguiente composición: Consejo de Administración; Dirección General, Comité de Control y Auditoría; Comisión Interna de Administración y Programación; y 177 unidades orgánicas, representadas por 3 Subdirecciones Generales, 7 Direcciones de Área, 1 Contraloría Interna, 20 Gerencias, 33 Subgerencias, 87 Coordinaciones, 7 Subdirecciones y 19 Unidades Departamentales.²

² *Diagnóstico sobre el servicio y las instalaciones del sistema de transporte colectivo 2013-2018*, Atención a la Recomendación de la CDHDF 14/1016, México, Gobierno de la Ciudad de México, enero 2017, p. 4-7.

Objetivos de la Investigación

- Presentar un esbozo del surgimiento del Sistema de Transporte Colectivo Metro, en la Ciudad de México.
- Ubicar por medio de la metodología FODA, los alcances y debilidades del Sistema de Transporte Colectivo, Metro.
- Presentar las vulnerabilidades sociales que diariamente viven los usuarios de este sistema de transporte en la Ciudad de México.

Planteamiento y delimitación del problema

La Ciudad de México, al ser la capital del país, se ha erguido como sede de capital financiero y concentra gran cantidad de actividades culturales, educativas, comerciales, y de servicios; asimismo, es el centro del poder político a nivel nacional. La concentración de las actividades antes mencionadas, dieron como resultado el crecimiento urbano de esta ciudad, el cual vino acompañado de un desproporcionado tránsito, poniendo en duda la capacidad de los servicios de transporte (demanda y fluidez). Ante ese contexto, surgió el Sistema de Transporte Colectivo Metro (STC Metro), este se concibió como la columna vertebral del transporte de la CdMx, como un medio de transporte rápido y eficaz al servicio de todas y todos los ciudadanos, especialmente de las clases obrera y trabajadora.

Así, en 1967 se inició la construcción del STC Metro, por la empresa mexicana de Ingenieros Civiles Asociados (ICA). Con el paso de los años, la restructuración urbana, la cual permitió la descentralización comercial, habitacional y administrativa, implicó la expansión de las líneas del STC Metro, conformando una red que tiene 12 líneas, las cuales se integran en 226, 448 km y 195 estaciones, de las que 44 son de correspondencia y 127 de paso.

Así, el STC Metro, es un espacio público en el que concurre una inmensa cantidad de personas -un poco más de 5 millones de personas en un día laborable-. En este sentido, resulta pertinente señalar que el nivel de ingresos es determinante en la elección de los modos de desplazamiento, pues las personas de bajos ingresos económicos tienen como opción principal o única el transporte público, a diferencia de las personas con mayor percepción económica, pues estas cuentan con otras opciones, como transporte particular (automotor) y de mayor confort. Por lo que la población con menores ingresos económicos sufre más las consecuencias y vulnerabilidades del uso del transporte público, como lo es el Metro.

Ahora bien, el número de usuarias y usuarios facilita las condiciones para que se den conductas que las y los vulneran. En las diferentes estaciones del STC Metro, hay robo con y sin violencia, comercio informal en vagones y andenes, riñas entre pasajeros y pasajeras y agresiones contra el personal de seguridad, daño a las

instalaciones, acoso y abuso sexual, así como delitos contra la salud. De igual manera, se presentan decesos, accidentes y suicidios o intentos de suicidio.

En este tenor de ideas, debemos tener presente que, sin importar cualesquiera que sean las condiciones y objetivos de desplazamiento de las y los individuos, la movilidad urbana es una necesidad básica que deber satisfecha donde el esfuerzo que requieren los desplazamientos no debe repercutir negativamente en la salud. Y es que, la movilidad urbana se vincula con la salud física y mental en correspondencia con el desarrollo humano y calidad de vida, pues la movilidad en esencia supone la realización de actividades diversas y el disfrute de la ciudad a través de desplazamientos seguros, menos prolongados y desgastantes. Sin embargo, en la Ciudad de México, los desplazamientos tienen un costo de carácter social que afecta el bienestar de sus habitantes, pues se destina un gran tiempo en los traslados, esfuerzo físico y mental para afrontar la deficiente movilidad, así como la calidad de los entornos donde se desplace.

En este contexto, también debemos considerar que los problemas de vulnerabilidad social en las instalaciones del STC Metro, se agravan si consideramos que los 37 arcos detectores de metales se encuentran fuera de servicio desde 2013, además, los sistemas de videovigilancia, instalados en 2015 para la seguridad de las y los usuarios, no han recibido mantenimiento ni recursos para para garantizar su operación; y hay múltiples puntos ciegos para cometer delitos. Además, se ha referido que los elementos de vigilancia, son insuficientes para atender a los millones de usuarios que se desplazan en las 12 líneas de la red del STC Metro.³

Por otro lado, en el Diagnóstico sobre el servicio y las instalaciones del Sistema de Transporte Colectivo 2013-2018, elaborado por la Comisión de Derechos Humanos, del entonces Distrito Federal (2017), se apuntó que dada la extensión de la red del STC Metro, la cual atraviesa distintas zonas de la capital y área conurbada del Estado de México, se usa como referencia para citar y cobrar rescates a familiares de víctimas de secuestro. A lo anterior, se le suma el hecho de que fuera de algunas terminales del Metro hay paraderos de autobuses urbanos

³ Para mayor información, consultar: *Diagnóstico sobre el servicio y las instalaciones del Sistema de Transporte Colectivo 2013-2018*.

Recuperado de: <https://www.metro.cdmx.gob.mx/storage/app/media/Banners/diagnostico.pdf>

de pasajeros, donde la delincuencia se infiltra entre los usuarios, comenten robos, acosan o buscan secuestrar a mujeres jóvenes que viajan solas.

En este punto, cabe señalar que la violencia sexual en el Sistema de Transporte Colectivo Metro, ha ido en aumento, pues las denuncias por acoso y violencia sexual, se incrementaron 26% en 2019 respecto a 2018. Se pasó de 155 carpetas de investigación por incidentes en las 12 líneas, a 195 durante el último año; además hay que considerar todas aquellas violencias que no fueron denunciadas. De acuerdo con datos de la Fiscalía General de Justicia (FGJ) de la Ciudad de México, una de las Líneas del SCT donde más se cometen este tipo de violencias es la 3, que corre de Indios Verdes a Universidad.

De acuerdo a cifras oficiales, 9 de cada 10 mujeres han sido víctimas de violencia sexual dentro de las instalaciones del STC Metro de la Ciudad de México, por ello en 2019, el gobierno de la capital, lanzó la campaña “Paremos la violencia”. Dicha campaña tiene como objetivo generar consciencia entre las y los usuarios del Metro para que respeten los espacios exclusivos para mujeres y les advierten de las sanciones que enfrentarán de no hacerlo.

La ONU Mujeres México, reportó que 90% de las mujeres en México sufre acoso y violencia sexual en el transporte público, donde el STC Metro y la calle se ubican como lugares de mayor incidencia. En la Ciudad de México, el 96.3% de las usuarias del transporte público ha sufrido alguna vez en su vida, algún tipo de agresión sexual, muchas de ellas no presentaron una denuncia, por que desconocían que podían hacerlo, le restaron importancia o bien, no tenían tiempo para presentar la denuncia.

Las características que suelen presentar dichos actos violentos fueron: miradas lascivas, piropos obscenos u ofensivos, recargar el cuerpo con intenciones sexuales, sentirse con miedo de sufrir un ataque o abuso sexual, así como recibir comentarios ofensivos o despectivos sobre ellas u otras mujeres. Además, la ONU Mujeres, considera a la violencia sexual en espacios y transporte públicos como una forma de discriminación por género que se ejerce sobre todo contras las mujeres y menoscaba sus derechos.

Lo que hasta aquí se ha enunciado es solo una introducción a las diferentes vulnerabilidades sociales que enfrentan las y los usuarios del STC Metro en la

Ciudad de México, además, se deja ver que el transporte público es un factor de gran valor para el desarrollo y la competitividad de cualquier ciudad, de ahí la importancia de brindar las mejores condiciones posibles en su servicio.

Marco teórico de referencia

Debemos comenzar por definir qué entendemos por vulnerabilidad. Desde una perspectiva general, el término de “vulnerabilidad” se identifica con fragilidad y/o escasa capacidad de defensa ante riesgos inminentes. Por lo que se puede decir, que una persona esta vulnerable cuando su capacidad de respuesta ante determinada situación esta reducida. Entonces, la vulnerabilidad está relaciona con la capacidad que una persona, grupo o comunidad tenga para advertir, resistir y recuperarse de un riesgo próximo. Y en este sentido, hay que referir que la vulnerabilidad no solo apunta a la pobreza, marginación y exclusión; pensar lo anterior contribuye a mantener los estereotipos y dudas para identificar a personas, comunidades y grupos desfavorecidos potencialmente vulnerables.

Además, todas las personas, grupos y comunidades, son vulnerables en mayor o menor grado, ya sea por factores ambientales, demográficos, socioeconómicos, político, jurídicos y culturales, entre otros muchos otros motivos, que involucran riesgos e inseguridades, condicionando el grado y tipo de vulnerabilidad. En relación al grado y tipo de vulnerabilidad, conviene comprender su carácter temporal, progresivo y acumulativos, así como las interacciones medioambientales y sociodemográficas que la determinan.

Entonces, la vulnerabilidad social, se puede entender como un proceso encarado por una persona, grupo o comunidad en desventaja social y ambiental en el que cabe identificar los siguientes elementos:

1. Existencia de riesgos externos a la persona, grupo o comunidad
2. Proximidad a los mismos
3. Posibilidad de evitarlos
4. Capacidad y mecanismos para superar los efectos de ese riesgo
5. Situación final resultante, una vez enfrentadas las consecuencias de la actuación de dichos riesgos.

En este tenor de ideas, debemos comprender que, en décadas recientes en América Latina, las políticas para enfrentar la vulnerabilidad social, no han evitado que millones de personas se hayan vuelto más vulnerables, ante la exposición a viejos y nuevos riesgos naturales y sociales. Por lo anterior, resulta necesario investigar la dinámica de las desventajas sociales y ambientales, así como sus efectos a distintas escales espaciales, desde una mirada local y micro, a otra global y macro.⁴

⁴ Para mayor información sobre la vulnerabilidad y la vulnerabilidad social puede consultar: Naxhelli, Ruiz Rivera, "La definición y medición de la vulnerabilidad social. Un enfoque normativo". Recuperado de: http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0188-46112012000100006; y Diego Sánchez-González y Carmen Egea-Jiménez, "Enfoque de vulnerabilidad social para investigar las desventajas socioambientales. Su aplicación en el estudio de los adultos mayores". Recuperado de: http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1405-74252011000300006

Hipótesis

En este contexto, también debemos considerar que los problemas de vulnerabilidad social en las instalaciones del STC Metro, se agravan si consideramos que los 37 arcos detectores de metales se encuentran fuera de servicio desde 2013, además, los sistemas de videovigilancia, instalados en 2015 para la seguridad de las y los usuarios, no han recibido mantenimiento ni recursos para para garantizar su operación; y hay múltiples puntos ciegos para cometer delitos.

Pruebas empíricas o cualitativas de la Hipótesis

Desde el punto de vista político, la metrópoli concentra la sede de los tres poderes: Legislativo, Ejecutivo y Judicial. En términos de infraestructura, y en específico de infraestructura de transporte, la Zona Conurbada del Valle de México (ZMVM) está muy por encima de cualquier otra conurbación en el país. La ZMVM y en particular la CDMX, mantiene una relevancia significativa en los traslados de la región debido a la intensidad de su movilidad. La movilidad metropolitana mantiene una gran importancia dentro de los traslados de la región centro,⁵ por ello es importante observar la necesidad de mantener un enfoque metropolitano y regional en el conjunto de políticas de transporte, movilidad y de infraestructura, aunque algunas de ellas se efectúen localmente.

Con base a las proyecciones de crecimiento de la población en la ZMVM realizadas por CONAPO, para los siguientes 16 años, se identifica el comportamiento de crecimiento poblacional en la ZMVM, así como el crecimiento individual de la CDMX (16 delegaciones), del Estado de México (59 municipios que forman parte de la ZMVM) y del Estado de Hidalgo (1 municipio).

⁵ Estudios sobre Movilidad Cotidiana en México. J.M. Casado. Instituto de Geografía, UNAM. Junio 2008

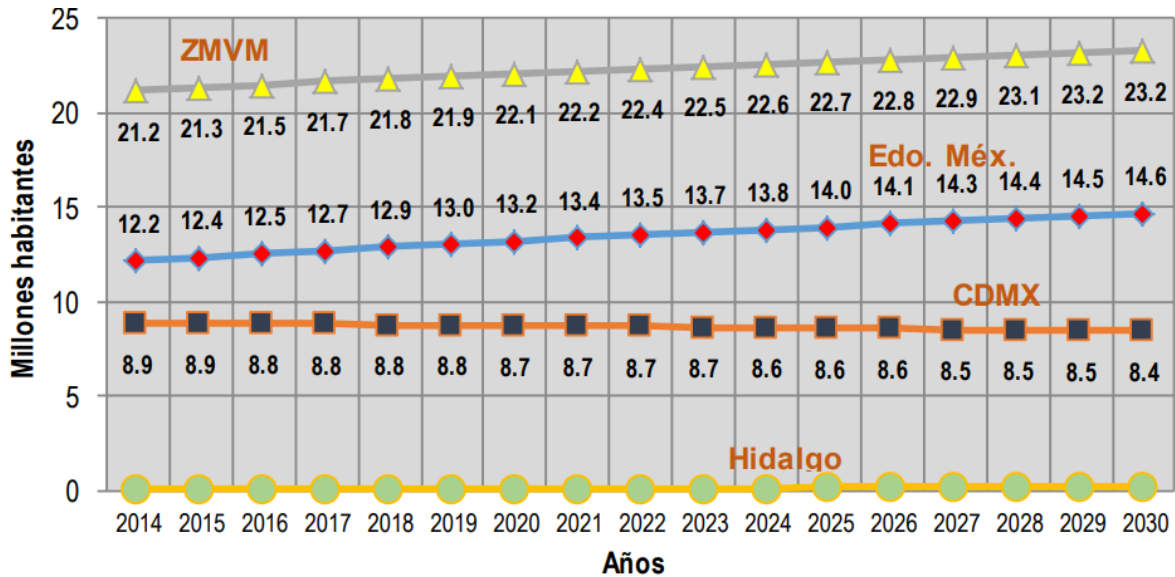


Imagen 1. Evolución de la población en la ZMVM⁶

El crecimiento total de la ZMVM será sostenido, según se infiere de las proyecciones del CONAPO, con un aumento en la población del 0.60% promedio durante los siguientes 16 años.⁷

El PIM (Programa Integral de Movilidad) 2013-2018, se formuló en el marco para lograr los objetivos estratégicos para mejorar la experiencia de viaje de todas las personas usuarias, independientemente del modo de transporte que elijan; y conservar el reparto modal actual, donde siete de cada diez tramos de viaje son realizados en transporte eficiente (caminar, andar en bicicleta o hacer uso del transporte público), desincentivando los traslados en automóvil particular.

Este Programa plantea una estrategia integral de movilidad con seis ejes estratégicos: 1. Sistema Integrado de Transporte

2. Calles para todos

3. Más movilidad con menos autos

4. Cultura de movilidad

⁶ Imagen tomada del *Diagnóstico sobre el servicio*, p. 27. Análisis basado en datos de la CONAPO

⁷ *Ibidem*.

5. Distribución eficiente de mercancías

6. Desarrollo Orientado al Transporte.

También plantea las siete metas siguientes:

- Planear los servicios de acuerdo con las necesidades de las personas usuarias
- Acondicionar el sistema para mejorar la experiencia de viaje
- Ampliar redes y modernizar vías, estaciones y paraderos
- Contar con un medio único de pago
- Implementar sistemas inteligentes de transporte
- Fomentar finanzas sanas
- Impulsar el fortalecimiento institucional.

Tomando como base estos objetivos se obliga a orientar sus esfuerzos hacia el incremento de la disponibilidad de trenes que involucra tanto su modernización, renovación y conservación; la fiabilidad de equipos, sistema y vías que incluye la renovación y mantenimiento de sus instalaciones fijas; y la conservación de su infraestructura civil; brindar mayor seguridad e información a las personas; y fomentar la modernización tecnológica de sus sistemas y componentes, y la planeación estratégica tanto operativa como sistémica, todo lo anterior con el apoyo de las áreas de recursos humanos, financieros y materiales. Con esta perspectiva y en articulación con el PGDDF 2013-2018, el diagnóstico estratégico y la visión hacia donde se desea llegar se definen las principales directrices que orientarán el adecuado desempeño del Sistema.⁸

⁸ Información obtenida del *Diagnóstico sobre el servicio...*, p. 32-33.

Conclusiones

En el presente texto, se ha reflexionado sobre ejes básicos en torno a la relación entre el servicio del STC Metro y la vulnerabilidad social. Debemos tener presente que desde la academia se nos han brindado diferentes estrategias para enfrentar distintos aspectos en torno a la vulnerabilidad social, lo cual requiere de transformaciones de las estructuras socio-políticas y económicas a largo plazo. Ante ello, también debemos identificar que aún hay limitantes en los estudios sobre vulnerabilidad social, pues a veces no se utilizan enfoques multidimensionales, además de que se debe trabajar con elementos difíciles de medir, ya sea por la falta de datos estadísticos o por la dificultad de analizar determinadas variables.

Considerando tal apunte, resulta necesario señalar que para el tema que se ha abordado, será de gran valor incorporar el concepto ambiental, para poder hacer frente tal proceso de vulnerabilidad. Es necesario comprender mejor los factores humanos y medioambientales, en este tipo de estudios, para así poder generar estrategias más eficaces. Asimismo, la perspectiva de género será fundamental, pues en diferentes textos se ha afirmado que es el transporte público -destacando el STC Metro- uno de los espacios donde las mujeres enfrentan mayor violencia e incluso delitos sexuales no denunciados, y eso evidentemente afecta sus capacidades y oportunidades de desarrollo.

Ahora bien, al ser el STC Metro el sistema principal de transporte público, resulta prioritaria la mejora de las condiciones del servicio que ofrece, pues, la movilidad cotidiana es un asunto fundamental para las sociedades, ya que una buena parte de la población es móvil. Por lo tanto, el transporte público, debe verse como un Derecho Humano, por lo que no solo debe considerarse como un bien económico, sino como un bien social y cultural. Y es que, quien tiene movilidad, mejora sus posibilidades de acceder al mercado laboral, a tener una vivienda, a la educación, a la cultura y el ocio. Entonces, podemos entender, que el derecho a la movilidad, es una

precondición de otros derechos. De ahí la importancia de erradicar, las diferentes formas de vulnerabilidad social que se ejercen en el STC Metro.

También, debemos tener presente, que además de tales condiciones sociales, en las grandes ciudades, el transporte también puede ser una estrategia determinada en parte por factores políticos, disfrazados o escondidos por otras consideraciones económicas, sociales, culturales y/o ecológicas, e incluso de promoción turística. Lo anterior, puede condicionar algunas variables del transporte como la disponibilidad, accesibilidad, asequibilidad sin discriminación, calidad, seguridad, equidad, y sostenibilidad.

Bibliografía

Casado, J. M. *Estudios sobre Movilidad Cotidiana en México*, México, Instituto de Geografía - UNAM. Junio 2008.

Diagnóstico sobre el servicio y las instalaciones del sistema de transporte colectivo 2013-2018, Atención a la Recomendación de la CDHDF 14/1016, México, Gobierno de la Ciudad de México.

López Rocha, Jorge Margarito. *El mantenimiento preventivo y correctivo de obra civil en las líneas 5 y 6 del sistema de transporte colectivo (s.t.C)*. Tesis para obtener el grado de licenciatura, México, UNAM-Facultad de Ingeniería, 2005.

Ruiz Rivera, Naxhelli. “La definición y medición de la vulnerabilidad social. Un enfoque normativo”. Recuperado de: http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0188-46112012000100006

Sánchez-González, Diego y Carmen Egea-Jiménez. “Enfoque de vulnerabilidad social para investigar las desventajas socioambientales. Su aplicación en el estudio de los adultos mayores”. Recuperado de: http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1405-74252011000300006