

Cablebús L1 Indios Verdes-Cuautepec, Ciudad de México. Políticas de infraestructura y promesa de movilidad para la ciudadanía

Mireya Morales Peña

Universidad de Barcelona

moralesmireya@hotmail.com

*Cablebus L1 Indios Verdes-Cuautepec, Mexico City.
Infrastructure policies and the promise of mobility
for citizenship.*

Recibido: 2 de mayo de 2023

Aceptado: 15 de junio de 2023

Resumen

Uno de los principales retos de la movilidad en la Ciudad de México, ha sido la integración de los distintos medios de transporte y la necesidad de crear nuevas y eficientes infraestructuras para el traslado de más de 99 millones de personas mensualmente, a través del transporte público. Sin embargo, la inversión en nuevas redes, representa costos elevados cuando se establecen en zonas alejadas y de difícil acceso en las periferias de la ciudad, como Cuautepec. Al ser un asunto de gobierno, las políticas suelen centrarse en la mejora de los sistemas existentes, en consecuencia, la construcción de infraestructuras suele ser vistas como un instrumento político. En este sentido, a través del establecimiento de Cablebús L1 desde la perspectiva de la antropología de las infraestructuras, es posible comprender y explicar la forma en que un plan se constituye en promesa y dentro de esta, la infraestructura como proyección. Esta puede o es utilizada para representar el poder del Estado ante sus ciudadanos, pero a su vez posibilita distintas confrontaciones sociales que de otra manera tienen lugar por el objeto construido.

Palabras clave

Antropología de las Infraestructuras, Políticas de Movilidad, Cablebús, Ciudadanía.

Abstract

One of the main challenges of mobility in Mexico City has been the integration of different modes of transport and the need to create new and efficient infrastructure for the movement of more than 99 million people per month by public transport. However, investment in new networks represents high costs when they are established in remote and difficult to access areas on the outskirts of the city, such as Cuauhtepac. As a matter of government, policies tend to focus on the improvement of existing systems, consequently, the construction of infrastructure is often seen as a political instrument. In this sense, through the establishment of Cablebus L1 from the perspective of the anthropology of infrastructures, it is possible to understand and explain the way in which a plan is constituted as a promise and within this, infrastructure as a projection. This can or is used to represent the power of the state to its citizens, but at the same time it enables different social confrontations that would otherwise take place because of the constructed object.

Keywords

Anthropology of Infrastructures, Mobility Policies, Cablebus, Citizenship.

Introducción

Las problemáticas relacionadas con las infraestructuras (proyecto, construcción, gestión y mantenimiento) están implicadas en la relación de los gobiernos con sus ciudadanos. Esto lo podemos encontrar en cualquier ciudad Latinoamericana con características similares a las de la Ciudad de México; lugares densamente poblados, gobiernos altamente centralizados y recursos mal gestionados. La desigualdad en la distribución de los servicios y encarecimiento de las viviendas al interior de la urbe, históricamente ha propiciado una expansión urbana hacia la periferia que se

traduce en una mayor demanda de transporte y agilización de los traslados. En este mismo sentido, las infraestructuras enfocadas a la movilidad, han sido observadas como un tema de distribución inequitativa en la ciudad, en tanto objeto que facilita el flujo e intercambio. Además, que influyen en la valorización del suelo, se convierten en un asunto de acceso, de inclusión o exclusión.

1) Miles de millones de viajes.

Nosotros para el análisis político y social, tomamos la Encuesta de Movilidad de 2017, la cual indica que, en un solo día entre semana se realizaron 34.56 millones de viajes dentro de la Zona Metropolitana de Ciudad de México, de los cuales 15.57 millones se hicieron a través de algún modo de transporte público como microbuses o combis (11.54 mmdv¹), metro (4.47 mmdv), metrobús o mexibús (1.11 mmdv), autobús suburbano (0.91 mmdv), autobuses de la Red de Transportes de Pasajeros (RTP o M1) (0.41 mmdv) y/o mototaxi (0.2 mmdv) (INEGI, 2017). Por ello, la promesa de una movilidad integrada no únicamente considera los medios que la posibiliten, sino las redes que permiten su conexión, un tejido interno y externo que vincula personas y lugares a distintas escalas.

Este trabajo presenta un análisis del primer Cablebús de la Ciudad de México, desde la perspectiva de la antropología de las infraestructuras. Su papel en la transformación y las relaciones que se construyen en torno a este sistema de transporte. La investigación pretende responder, si el Cablebús Línea 1 es una infraestructura que surge de una política de gobierno enfocada a la movilidad o un instrumento político que promete movilidad. Para ello, se realizó una revisión documental de los Planes y Programas rectores, sobre los cuales se “justifica” la obra, como parte de las estrategias de un proyecto de ciudad, esto se complementó con trabajo de campo, efectuado desde junio de 2019 hasta julio de 2021. Asimismo, se dio seguimiento a las noticias y eventos realizados en torno a su construcción y su puesta en operación, asimismo, se hicieron entrevistas a vecinos usuarios del Cablebús, con el objetivo de considerar su opinión respecto al establecimiento de este sistema de transporte.

Marco Teórico

Analizar el Cablebús L1 desde la antropología de las infraestructuras, no es hacerlo únicamente desde una perspectiva que ahon-

de sobre su distribución o acceso, sino de las relaciones sociales que giran en torno a ella. Significa, interpretar tanto los discursos que la amparan y la justifican, como las relaciones políticas sobre las cuales se crea, al tiempo que se descubren las consecuencias en la vida de las personas y en los lugares donde se edifican.

Desde este punto de vista, se le interpreta como un concepto relacional entre las prácticas organizadas y los efectos que se producen en su interior y exterior a través de las distintas mediaciones, desde su concepción hasta la puesta en operación. (Star, 1999). La relación de las infraestructuras con otras redes, también es ideológica, con aspectos económicos, sociales y sobre todo políticos. En su construcción, la evaluación constante de la calidad y resistencia de los materiales; y en las etapas de operación y mantenimiento dan cuenta de las eventualidades recurrentes, incidentes y accidentes que requieren constante monitoreo para prevenir sucesos que pueden afectar su integridad o en todo caso, dirigir su reparación (Barry, 2001).

Al mismo tiempo se considera que, el acceso a los sistemas infraestructurales como un reto para mantener y transformar las relaciones entre las personas y las cosas. Esto desempeña un papel importante, sobre todo, cuando la responsabilidad ante la falla, suele recaer en el Estado o en las empresas, convirtiéndolas fácilmente en motivos de críticas sobre la legitimidad de los organismos estatales, en primer término. Posteriormente, se pone en entredicho aspectos como la capacidad técnica, científica y calidad de los materiales con los que se elabora la obra, así como los intereses políticos y económicos que influyeron en su diseño y desarrollo. “El fracaso de las infraestructuras se convierte en un signo no del fracaso del Estado, sino de los poderes y la vivacidad de los conjuntos que, de otro modo, no se reconocerían” (Barry, 2001, p.994).

Su aprovisionamiento diferencial, la calidad, el tipo de infraestructuras, su ausencia o presencia, hace rebatir su sentido político y quebrantar los discursos relacionados con el desarrollo tecnológico y crecimiento económico. Las inversiones gubernamentales y privadas, promovidas bajo la consigna de generación de fuentes de empleo, acceso a mercados, acumulación de capital, conectividad y mejores condiciones de vida, en contradicción con el abandono, falla, deterioro e ineficacia, suele revelar las frágiles y

violentas relaciones entre las cosas, las personas y las instituciones que las gobiernan o abastecen.

En relación con la promesa de modernidad y progreso a través del estudio de las infraestructuras, se proporciona un marco para repensar lo político y su actuación como una tecnología en el marco de los gobiernos neoliberales (Knox, 2017; Appel, Anand, y Gupta, 2015; Abram y Weszkalnys, 2013). A través de ellas, se ha promovido la idea de libertad e inclusión; por ello, son vistos como estimulantes para generar, lo que Larkin (2013) denomina como “compromisos afectivos”, es decir, algunas de las infraestructuras resultan ser tan novedosas en el sitio donde se establecen, que generan asombro y deseo, estimulan la fascinación y la imaginación de espacios sin obstáculos y cercanos por su extrañeza.

Muchos de estos proyectos suelen ser la copia de infraestructuras producidas en otras ciudades en otros contextos que, cuando son importados, pasan a significar una inserción en la modernidad contemporánea y son interpretados desde el paradigma visual y conceptual de lo que significa ser moderno. La apertura de nuevos espacios mercantiles y la libre circulación de bienes, ideas y personas, es alimentada con una idea de progreso y modernización de la sociedad; al tiempo que se lleva una transformación de las comunicaciones, cambia la geografía de la economía-mundo y con ello, la noción misma de la cultura cosmopolita (Mattelart, 1995).

Generalmente, la construcción, mantenimiento y operación de estas obras, están a cargo del Estado. Más allá de ser grandes inversiones de capital con tasas de rotación lentas, significan la negociación y concreción de contratos multimillonarios entre empresas constructoras/operativas y gobierno, intereses entre quienes venden el proyecto y el resultado de una práctica tecnocientífica acumulada que se escuda con la ejecución de proyectos similares alrededor del mundo. De manera discursiva, se ofrece un proyecto innovador, por lo que suele primar la forma sobre la función, más allá de la evaluación de saber si la infraestructura construida era la necesaria o incluso la mejor opción tecnológica a una problemática urbana subyacente. Para quienes la infraestructura irrumpe en su cotidianeidad, saca a relucir otra serie de conflictos que antes no hubiesen surgido, ni siquiera planteado actuando como excusa para visibilizar contradicciones. En síntesis, las infraestructuras

como materiales dispuestos con una función, son redes que forman parte de otras redes. De acuerdo con Larkin (2013):

Las infraestructuras son redes construidas que facilitan el flujo de bienes, personas o ideas y permiten su intercambio en el espacio. Como formas físicas, configuran la naturaleza de una red, la velocidad y la dirección de su movimiento, sus temporalidades y su vulnerabilidad a las averías. Constituyen la arquitectura de la circulación, proporcionando literalmente la base de las sociedades modernas, y generan el ambiente de la vida cotidiana. (Larkin, 2013, p.328).

Esta definición engloba los elementos internos y externos presentados como un complejo sistema que se adapta con relación a las necesidades particulares de una zona, un ejercicio de traducción donde el rastreo de asociaciones ha sido productivo para la antropología. Conexiones que articulan casi todos los aspectos de la vida cotidiana y nos obligan a pensar el carácter cada vez más híbrido de las ciudades contemporáneas, donde los sistemas infraestructurales están mayormente conectados y son más dependientes.

La primera Línea de Cablebús en la Ciudad de México

El Cablebús Línea 1 Indios Verdes Cuauhtepac, se anunció por primera vez, como parte de las promesas de campaña de la Jefa de Gobierno; uno de los 93 puntos de su Plan de Trabajo dentro de su sexenio. Propuesta como solución de movilidad para disminuir los tiempos de traslado y maximizar la conectividad con otras redes de transporte, “al permitir superar barreras artificiales y naturales como son cerros y barrancas” (Secretaría de Movilidad, 2020a; p.17). El 07 de febrero de 2019 se lleva a cabo la presentación oficial del Proyecto mediante la conferencia conjunta con el Secretario de la Movilidad, Andrés Lajous Loaeza, transmitida a través de la televisión y redes sociales.

El proceso de adjudicación para la construcción del Cablebús L1, se dio a través de un concurso lanzado por el Gobierno de la Ciudad de México por medio de la Secretaría de Movilidad y el

Organismo Regulador del Transporte (ORT). En mayo de 2019, el gobierno solicita al Banco Interamericano de Desarrollo, un financiamiento de US\$500,000.00 para la Cooperación Técnica (CT) en la que se identifican las problemáticas de movilidad asociadas a la infraestructura para el transporte, en dicho informe respecto de los Teleféricos propuestos, dice lo siguiente:

Uno de los principales retos de la movilidad en la ciudad es el modo de transporte en la primera/última milla, sobre todo para la población de bajos ingresos que vive en la periferia de la ciudad. En la última década, diversas ciudades alrededor del mundo han construido redes de transporte público por cable, como complemento de los sistemas masivos de movilidad urbana. Además, este modo de transporte público busca mejorar la integración urbana, la accesibilidad, la seguridad y la calidad de vida, generando oportunidades de empleo para la población más vulnerable. (BID, 2019, p.3).

El objetivo de la solicitud de asistencia técnica incluye el análisis de la demanda para cuatro líneas de Cablebús, el análisis costo-beneficio de su implementación y otros por definir. En esta petición, el donante que proporcionó el financiamiento fue el Programa de Infraestructura Sostenible del Reino Unido (SIP). Dentro de los componentes que se abarcan en el presupuesto se adicionan: el Apoyo para la implementación de infraestructura de transporte público y para la renovación de flota de transporte concesionado (US\$300.000), Desarrollo de mecanismos para mejorar la seguridad vial y movilidad escolar (US\$75.000), Apoyo para la regulación e implementación de servicios de micromovilidad (US\$75.000) y Apoyo para la ejecución de la CT (US\$50.000) (BID, 2019).

También a través de la Oficina de Naciones Unidas de Servicios para Proyectos, se solicita su apoyo para el proceso de licitación para la implementación del sistema de transporte público Cablebús Línea 1. No obstante, después de un complicado proceso de licitación se otorgó la construcción por adjudicación directa, a la empresa austriaca Doppelmayr en consorcio con la empresa mexicana GAMI Ingeniería e Instalaciones, con un costo de 2 mil 925 millones de pesos.

Después de poco más de dos años de construcción (12 septiembre de 2019 al 11 de julio de 2021), el Cablebús L1, se erige como un sistema de transporte que consiste en la implementación de tecnología de telecabina monocable de pinzas desembragables con capacidad máxima de 50,000 pasajeros/día (10 personas por cabina), una longitud de 9.2 kilómetros, 6 estaciones y una reducción de tiempo de traslado de hasta el 55%.

El trazo inicial de la línea, comienza en el Centro de Transferencia Modal (CETRAM) Indios Verdes donde convergen; la estación E1 Indios Verdes del Sistema de Transporte Colectivo-metro (STC-metro), dos líneas de metrobús, tres líneas del RTP, una línea de Mexibús (transporte público del Estado de México); así como distintas rutas concesionadas de microbuses que brindan servicio de pasajeros entre la Ciudad de México y los municipios conurbados del Estado de México. Inicialmente, se consideró que la estación E2 Ticomán estuviera al interior de las instalaciones de la Escuela Superior de Ingeniería Mecánica y Eléctrica Ticomán, perteneciente al Instituto Politécnico Nacional (IPN), sin embargo, en una consulta hecha a profesores y alumnos, dada a conocer por la prensa, manifestaron su inconformidad, logrando con ello su reubicación metros adelante.

ESIME Ticomán es de las escuelas más pequeñas del Politécnico, es por ello que disponer de terreno suficiente para ampliar las instalaciones es muy importante para la comunidad, dijeron a la jefa de gobierno, Claudia Sheinbaum, en una carta en la que aclararon que no se oponen al Cablebús, pero sí a la estación IPN. Profesores y estudiantes consultados mostraron su preocupación además de que se cambie el uso de suelo con tal de colocar la estación, de que ésta traiga mayores problemas de movilidad como bases de microbuses y taxis, comercio ambulante al exterior del plantel, asaltos e incluso invasión de la unidad. (Zamarrón, 2019).

La tercera estación E3 La Pastora, se ubicó en instalaciones de confinamiento de los autobuses del Sistema de Transporte (RTP), un lugar que actúa como nodo de distribución de los usuarios hacia otros sistemas de transporte que, tienen como destino colonias que se ubican a las faldas del Cerro del Chiquihuite. Dentro

del espacio designado para la ubicación de la cuarta estación E4 Campos Revolución, se localizaban instalaciones precarias para la práctica de fútbol y béisbol, aquí era posible observar pintas en contra de su construcción. En este caso, las manifestaciones no lograron su reubicación, por lo que, en las negociaciones con las ligas deportivas, se acordó su restablecimiento en el área libre restante, una vez que se concluyeran los trabajos.

Por su parte los miembros de la liga de fútbol y de béisbol de Campos Revolución se manifestaron en contra de la instalación de la estación del mismo nombre ya que esto, dijeron, los despojaría del único campo deportivo en la zona de Cuauhtepac, operado durante décadas. “Estos campos tienen una historia de 90 años. Tenemos 105 equipos que participan toda la semana, un equipo de béisbol. Esto fue donado por nuestras generaciones pasadas y queremos que sigan siendo para las próximas generaciones”. Se leía en papeletas y mantas con las que mostraban su inquietud (Zamarrón, 2019).

La estación E5 Cuauhtepac se ubica en las faldas del cerro del Chiquihuite, con una antena que se extiende hacia el oriente del mismo cerro, llamada Tlalpexco. Cuauhtepac, es identificada como una zona conflictiva con un alto índice de delincuencia, un sitio con constantes enfrentamientos sociales. Es, además el centro del barrio donde se concentran las distintas actividades comerciales y de servicios. La antena o sexta estación E6 Tlalpexco, se ubica en un predio que funcionaba como centro comunitario, propiedad del Gobierno de la Ciudad de México, una de las zonas de más difícil acceso en las faldas del cerro del Chiquihuite y muy cerca del límite político-administrativo con el Estado de México, su localización es complicada por las condiciones geomorfológicas, pronunciadas pendientes y calles deterioradas. (Ilustración 1).



Ilustración 1. Trazo de la Línea 1 de Cablebús Cuauhtepéc-Indios Verdes (STE, 2023).

En este sentido, lo propuesto por Knox (2017) respecto a no considerar las prácticas de quienes representan al Estado, sino la percepción política y material a través de los cuales se conciben los proyectos, sugiere: “ampliar la noción de ideologías del lenguaje o del discurso político para forjar un relato de la acción política que reconozca cómo se experimenta la política a través de los compromisos con la sustancia material” (Knox, 2017, p.368). En lo relativo al abandono, en términos de dotación de infraestructura no solo relacionada con el transporte, sino de toda aque-

lla que pudiese mejorar las condiciones de habitabilidad de los vecinos de Cuauhtépec y otras zonas periféricas de la Ciudad de México; ha sido un capital político que pocos funcionarios públicos han podido aprovechar, aun cuando representara una enorme visibilidad de inversión que les permitiera cooptar votos e inclinar las preferencias electorales.

A medida que la modernidad liberal ha pasado (en parte) a la posmodernidad neoliberal, los partidarios del neoliberalismo han argumentado que determinados tipos de infraestructuras son necesarios para el capitalismo y, como tales, deben producirse continuamente (por parte de los Estados, las empresas o diferentes combinaciones de éstos) para garantizar la fiabilidad de los flujos de capital y trabajo. Hoy en día, cuando los Estados-nación, especialmente en el Sur global, intentan cambiar sus condiciones de integración en la economía global, han emprendido proyectos de infraestructura espectaculares en diversas relaciones financieras y de ingeniería con empresas privadas. (Gupta, Anand y Appel, 2018, p.5).

La política de la infraestructura

El papel de las infraestructuras enfocadas al transporte de pasajeros es integrar los distintos espacios urbanos de la ciudad, son mediadores del urbanismo contemporáneo (Graham y Marvin, 2001). Sus complejas arquitecturas en red, contribuyen a enlazar lugares, personas y dinámicas que de otra manera no serían posibles, mientras tejen nuevas dinámicas sociales. De acuerdo de Graham y Marvin (2001) la construcción de estos espacios de movilidad se encuentra impregnada de luchas sociales por el poder económico y político, pero, sobre todo, por beneficiarse de la conexión.

El “efecto instrumental”, es doble, por un lado, el Estado expande su poder burocrático y por el otro, supone la despolitización de problemáticas sociales. Desde esta perspectiva, las políticas de desarrollo no son, ni tienen la intencionalidad de eliminar las desigualdades, involucradas con la burocracia estatal; funciona más bien, para reforzar y expandir el ejercicio del poder burocrático.

co del Estado, quien toma precisamente las condiciones desfavorables como acceso.

Los planes y programas funcionan como esta herramienta que facilita y respalda, a la vez que indica, las directrices con las cuales el gobierno actuará, en este sentido, el Programa de Gobierno presentado para la Ciudad de México (2019-2024), incluye la creación de nueva infraestructura para la movilidad que se basa en la redistribución de los medios, el espacio vital y los recursos para afrontar las problemáticas del actual sistema, sustentados en el uso de transporte motorizado privado, el detrimento de las vialidades y el transporte masivo de pasajeros; así como la falta de mantenimiento de las redes existentes.

Dicho Programa y sus propuestas, surgen como resultado del Diagnostico Colaborativo de Movilidad elaborado por la Secretaría del Movilidad de la Ciudad de México y la consultoría para el Desarrollo SIA (*Social Impact Assessment*), esta última, encargada de rescatar las “preocupaciones y prioridades que han comunicado diversos actores de la academia, sociedad civil y ciudadanía en general” (Secretaría de Movilidad, 2020a, p.4). Se propone una movilidad integrada en términos tarifarios y de conectividad, orientado a brindar atención a las zonas y sectores más vulnerables, con sistemas eficaces y sustentables; para alcanzar esta meta, se proyecta la ampliación de la red de metro, los carriles confinados y la construcción de ocho líneas de Cablebús.

Derivado del Plan General de Desarrollo, las discusiones en campaña y la Encuesta Origen Destino en Hogares de la Zona Metropolitana del Valle de México (INEGI, 2017), se desprende el “Plan Estratégico de Movilidad 2019”, donde se concluye que, la ciudadanía percibe un sistema de movilidad fragmentado, ineficiente e inequitativo. Tiempos de viaje largos como consecuencia de una distribución desigual, en la medida que las áreas mejor dotadas de infraestructura para el transporte, son las que más hacen uso del automóvil, mientras que las periferias son más dependientes de redes de transporte público que son inseguros, lentos y poco confiables.

El Plan establece en consecuencia, una estrategia transversal basada en tres componentes de movilidad urbana: redistribución de los modos, del espacio vital y los recursos. A través de estos, se pretende abordar tres grandes objetivos estratégicos: integrar

los distintos sistemas de transporte, mejorar la infraestructura y servicios de transporte existentes y, proteger a las personas que hacen usos de los distintos sistemas. Dentro de la estructura y como parte del eje “integrar” se busca la expansión de la cobertura de redes de transporte por medio del aumento del 5% de la red de transporte masivo con el inicio de la construcción del sistema Cablebús.

El Programa Integral de Movilidad de la Ciudad de México 2020-2024, contiene un Diagnóstico Colaborativo y un Diagnóstico Técnico. El primero, consiste en un estudio donde se consideraron las demandas e intereses de la sociedad, un ejercicio que se elaboró entre septiembre de 2019 y mayo de 2020, un proceso multisector coordinado por la Secretaría de Movilidad y la consultoría para el Desarrollo SIA. Consistió en incorporar las experiencias de viaje, las perspectivas de especialistas y usuarios, con el objeto de visibilizarlas e integrarlas en el Diagnóstico Técnico. Es importante mencionar la incorporación de los resultados del trabajo elaborado por “Ciudadanos con Visión”, una organización que forma parte del programa de Ciudades del *World Resources Institute* (WRI).

Este último, fue un diálogo entre distintos organismos ciudadanos con el objetivo de construir una visión compartida sobre la movilidad sustentable en la Zona Metropolitana del Valle de México (ZMVM), que sirviera de insumo para la elaboración de políticas públicas efectivas. El grupo convocante estuvo integrado por WRI México, el Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo (ITDP), el Instituto Mexicano para la Competitividad (IMCO), El Poder del Consumidor (EPC) y la Unidad Profesional Interdisciplinaria de Ingeniería y Ciencias Sociales y Administrativas (UPIICSA), quienes complementaron el documento con información técnica y cálculos de beneficios. Dicho documento fue entregado a los candidatos a jefe de gobierno de la Ciudad de México durante las campañas electorales de ese año y al gobernador del Estado de México, recibiendo gran atención mediática (World Resources Institute, 2022).

El Diagnóstico Técnico, evidencia la intrincada organización de los diferentes sistemas de transporte público que operan con su propio método de recaudación y tarifas; organismos desconcentrados que dependen de la Secretaría de Movilidad, con patrimo-

nio propio y personalidad jurídica. Alude a una fragmentación intersectorial que no ha incorporado las políticas de ocupación territorial y los usos de suelo que impacta directamente en la motivación de la movilidad, provocando viajes tardados y costosos, sobre todo para quienes provienen de las periferias de la Ciudad de México y los municipios conurbados del Estado de México.

Pese a que en 2019 se estableció la Red de Movilidad Integrada (MI), conformada por el Servicio de Transportes Eléctricos (STE), el Sistema de Transporte Colectivo (STC) Metro, la Red de Transporte de Pasajeros (RTP), el Metrobús, el Órgano Regulador del Transporte (ORT); que incluye a los Centros de Transferencia Modal (CETRAM) y el nuevo sistema de transporte público Cablebús), así como el sistema de bicicletas públicas ECOBICI. En conjunto, estos organismos públicos y servicios concesionados están subordinados a la SEMOVI, y no forman aún un sistema integrado en términos operativos, financieros o físicos (Secretaría de Movilidad, 2020b).

La promesa de la movilidad

El 15 de octubre de 2018 la Jefa de Gobierno Claudia Sheinbaum y el alcalde de Gustavo A. Madero, Francisco Chíguil Figueroa; reconocen entre gritos y ovaciones el éxito político de su gobierno y la alcaldía. En el evento de inauguración del centro cultural Pilares “La Muela”, la Jefa de Gobierno, se compromete a la apertura de un hospital en La Pastora y se anuncia la construcción del Cablebús en Cuauhtémoc. El 12 de septiembre del 2019, se lleva a cabo el evento de inicio de obra. El plan de transporte y movilidad para la zona de Cuauhtémoc, comienza a materializarse.

El día domingo 11 de julio de 2021, con la presencia de las autoridades involucradas en el sistema Cablebús, se transmite por televisión a las 11:00 horas, a través del Canal de la Ciudad, el evento de inauguración. En entrevista se encuentran Rodrigo Díaz González, Subsecretario de la Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México y Daniel Enrique Ortega, Director de Operación y Mantenimiento y Servicios Postventa Doppelmayr, México. La locutora, inicia cuestionando al Subsecretario a cerca del surgimiento del proyecto y las problemáticas para establecerlo en Cuauhtémoc.

El proyecto nace de la necesidad de mejorar la accesibilidad de personas que hoy viven en zonas en pendiente, alejadas del centro de la ciudad, alejadas de los lugares de destino y que, por las condiciones topográficas de la red vial, toman gran tiempo para hacer sus traslados. Generalmente es un traslado que parte de las partes altas, ya sea Cuauhtépec o Tlalpexco, llegan a Indios Verdes, ahí toman el metro o metrobús para llegar finalmente a su lugar de destino, son viajes que, para llegar a Cuauhtépec hasta Indios Verdes, pueden llegar a tomar hasta 80 minutos en horas de máxima demanda. Entonces, lo que se busca con estos sistemas, es crear un sistema alimentador de la red masiva del transporte de metro que baje sustancialmente los tiempos de viaje, así podemos tener un sistema que hoy, con el Cablebus en 30 minutos pueda hacer lo que antes hasta el día de hoy tomaba casi 80, eso es lo que se busca, llegar a zonas periféricas, aumentar accesibilidad y con ello también romper situaciones de inequidad territorial que hoy se dan. (GobCDMX, 2021).

En el enlace con el evento de inauguración, se presenta el recorrido de la Jefa de Gobierno desde la E1 Indios Verdes. Su llegada es acompañada por un séquito compuesto por Luisa María Alcalde Luján, Secretaria del Trabajo y Previsión Social; el Alcalde de Gustavo A. Madero, Francisco Chíguil Figueroa y el Secretario de Movilidad de la Ciudad de México, Andrés Lajous Loaeza. Al tiempo, se transmite una semblanza de los momentos más importantes en todo el transcurso del proyecto y obra Cablebús, en la que incorporan entrevistas con habitantes de Cuauhtépec para fortalecer la visión de empatía con el proyecto.

Se destaca en los discursos de inauguración, la mención de datos y reconocimientos, así como la capacidad de la empresa para ejecutar este tipo de obras. Por ejemplo, el montaje de las torres el cual cuenta con todos los estándares establecidos de seguridad, así como los 130 años de experiencia de la empresa Doppelmayr, más de 15,100 sistemas de transporte por cable instalados que transportan más de 10 millones de personas por hora en todo el mundo, la construcción de este Cablebús con los más altos estándares de calidad europeos y su certificación internacional.

Como parte de la promoción televisiva aquel domingo, se invitaba a formar parte de la inauguración a través de las redes sociales compartiendo fotos, *selfies* con el *hashtag* (#cablebusCD-MX) del evento. Se informa de un ambiente festivo y se monta una especie de espectáculo para que la ciudadanía a través, de sus pantallas, se sienta identificada con los habitantes de Cuauhtepac. Mientras tanto, otra cápsula donde se informa de las cuestiones técnico-administrativas del sistema: inversión, tecnología, empleos generados, capacidad de la línea, reducción de tiempos de traslado, metros de construcción, número de torres, número de pasajeros beneficiados por día, etcétera.

En el turno del Secretario de Obras y Servicios de la Ciudad de México, Jesús Antonio Esteva Medina, menciona la importancia de las obras de infraestructura como una política de gobierno, una visión. Hace uso de una presentación e informa un aspecto invisible del Cablebús; las obras inducidas, otras infraestructuras que permanecen ocultas, pero necesarias para la ejecución de la obra principal.

Hacer obras es, integrar a la comunidad, ensamblar posibilidades es generar espacios públicos en la visión y política del gobierno se refleja en ejecución de las obras y, es en la forma en la que llevamos a cabo que logran que la ciudadanía se incorpore y dejar una estela durante su proceso constructivo, una estela de regeneración urbana y áreas verdes parte del programa de recuperación y de sembrar el reto verde, esto se refleja en este proyecto” (GobCDMX, 2021).

En este mismo tenor, el Secretario de Movilidad de la Ciudad de México, Andrés Lajous Loaeza, agradece a la Jefa de Gobierno por la idea, conceptualización y el seguimiento que hizo personalmente poder llevarla a cabo.

La idea de utilizar un teleférico como sistema de transporte público, es el reflejo de la visión el gobierno de la ciudad de que lo importante es la vida cotidiana de las personas, es la calidad y el tiempo del viaje que hacen. (GobCDMX, 2021).

Se hace mención de algunas intervenciones urbanas, consistentes en la creación de “senderos seguros”, acciones de

pavimentación de banquetas y guarniciones, establecimiento de áreas verdes, colocación de luminarias, pintura de fachadas de viviendas y arte urbano. Agradece a los trabajadores (nacionales y extranjeros), constructores, supervisión y gobierno; las personas aplauden en reconocimiento al trabajo que culminaba con el funcionamiento de la obra. Al llegar el turno de la Jefa de Gobierno entre gritos y aplausos comienza su discurso:

Cuando uno imagina lo que puede llegar a ser un transporte, un proyecto y tiene la dicha y la oportunidad de convertirlo en realidad, pues se convierte en un sueño, pero no en un sueño personal. Porque aquí llegamos al Gobierno de la Ciudad de México a servir al pueblo, particularmente a quien más lo necesita, así que este es un sueño cumplido para Cuauhtépec, que se merece todo. Hace tres años estuvimos aquí, y nos comprometimos a hacer el Cablebús, hacer PILARES, hacer operar el hospital La Pastora, hace más o menos dos años venimos a poner la primera piedra, hace un año a hacer la visita de obra y hoy estamos inaugurando la primera línea de Cablebús de la Ciudad de México, la más grande de toda América, la más moderna y todo para beneficio de los habitantes de Cuauhtépec. Es una visión cuando pensamos en la cuarta transformación de la vida pública de México que encabeza nuestro presidente Andrés Manuel López Obrador. Se puede resumir en progreso con justicia, se puede resumir en reducir las desigualdades; se puede resumir la cuarta transformación de la vida pública de México en hacer justicia social y, el Cablebús es eso, el Cablebús reduce desigualdades, porque se invierte donde históricamente no se había invertido, y el Cablebús no solamente es una forma de transporte eficiente, digna, moderna, ecológica, sino que es también un proyecto social; porque dignifica, recupera el orgullo y hace de Cuauhtépec, uno de los mejores lugares para vivir en la Ciudad de México, eso es el Cablebús, es justicia, es dignidad (GobCDMX, 2021).

Movilidad ¿integrada?

Retomando los principios de los distintos programas de movilidad presentados al inicio de este trabajo, la integración fue presentada como un incremento en la accesibilidad a la red de transporte, a través de la legibilidad en la conectividad entre las diferentes

redes, por medio de la unificación de tarifas, el empleo de tarjetas de prepago, la dotación de equipo para el uso de tarjetas, la creación de un solo mapa de redes y, quizá las más importante, la unificación del sistema de transporte masivo.

Sí es una política integrar la movilidad ¿no?, así explícitamente es una línea de gobierno, no hacer obras aisladas sino tratar de integrarlas. Esta el sistema este la tarjetita que te permite que, con una sola tarjeta, entrar al metro, entrar al trolebús, al Cablebús...creo que las bicis, no sé si las bicis las puedes pagar. (Comunicación personal, Martín Llovera, 2022).

Estamos hablando no sólo de la conexión del sistema Cablebus con el CETRAM, sino de todas las demás formas de transporte presentes en la zona, de manera particular los autobuses que ya operaban en dos rutas. La sustitución de unidades nuevas ha sido un proceso lento y paulatino que, en efecto se ha venido realizando. Según datos de la Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México (SEMOVI) ha derivado en el cambio de 160 nuevas unidades de los 214 que operan dentro de Cuauhtépec. No obstante, diversos factores continúan presentes en el área que no pueden transformarse o en su defecto, requieren de estrategias más complejas.

En el integrar todos los sistemas con la tarjeta de prepago, está el inconveniente de que estas solo pueden ser recargadas con saldo en las estaciones del metro, metrobús o Cablebús, los nuevos autobuses cuentan con el mecanismo para hacer el cobro. Sin embargo, en lugares alejados no existe la posibilidad de hacer una recarga (pero es posible hacer el pago en efectivo). Al respecto, algunos de los informantes expresaron que el beneficio del Cablebus en las zonas alejadas vino a ser otra opción de transporte que les implica un gasto doble: un pago para llegar al Cablebus y otro para usarlo.

Los que vivimos hasta acá tenemos que tomar doble pasaje. Si nosotros nos queremos ir rápido al Cablebús pues nos vamos en uno de estos (se refiere a los camiones) al Cablebús, al jardín. Ya del jardín agarremos el Cablebús hasta Indios Verdes, y pues sale más caro. Yo que voy aquí, a la escuela en La Pastora,

tengo que pagar doble pasaje, de aquí agarro uno a Cablebús y ya me deja ahí. (Comunicación personal, “La Chiri”, 2022).

Esto sucede porque la mayoría de los servicios básicos se encuentran más cercanos al centro de Cuauhtépec. Para llevar a cabo el abastecimiento de víveres, las personas de las zonas altas se desplazan comúnmente los sábados hacia el tianguis, siguiendo la misma ruta con las únicas dos formas de trasladarse (taxis irregulares o camión-hacia el centro de Cuauhtépec). En sentido contrario, es la misma dificultad. El estado de las vialidades, la operatividad lenta de las rutas de transporte, la lejanía y la inseguridad, limitan las opciones de movilidad. Lorena, cuenta la siguiente experiencia:

Hace dos años a mi suegra la operaron en el hospital La Raza, mi marido andaba en Veracruz y no había nadie que fuera por nosotras cuando la dieron de alta. Ni modo que me trajera en camión, recién operada. Paraba un taxi y nadie nos quería traer hasta acá arriba, así que pedí un Uber y me salió el viaje en \$250.00, pero ¿qué iba hacer? Ni modo que me trajera así, si tal que se me pone mal. (Comunicación personal, Lorena Cordero, 2022).

Si los camiones van llenos y las personas van atrasadas o con prisa, tienen que recurrir a los taxis pirata con un costo entre \$30.00 y \$35.00 pesos, al no tener una tarifa establecida prácticamente pueden cobrar lo que quieran. Esta situación no es exclusiva de Cuauhtépec, muchas zonas de la periferia de la ciudad y de los municipios conurbados de la Ciudad de México se encuentran ante esta misma problemática, en consecuencia, usan el transporte irregular, si lo hay, o en su defecto, crean rutas alternativas que implican un costo mayor para ganar tiempo.

Antes de que llegara el Suburbano a Izcaltli para bajar a la ciudad tenía que tomar un pesero de Periférico a Chapultepec o al Toreo, tenía que caminar de mi casa al pesero y después ir sobre el tráfico de Periférico para que, cuando llegara a Chapultepec, tal vez agarrar el metro, entonces de Cuautitlán a Chapultepec ya era hora y media y apenas empezaba el viaje...invertía cuatro horas de mi día en transporte, tal vez cuatro, dos de ida y dos de venida (Comunicación personal, Andrés Rodríguez, 2022).

En este sentido, la movilidad que se pretende otorgar es vista como tema de aprovisionamiento. Sin embargo, se trata de un asunto de desplazamiento y sustitución de sistemas de transporte, por la promesa de unos más modernos y eficientes. “Esta sugerencia facilita la comprensión de que las diferentes redes incorporan concepciones variadas de progreso y diversas respuestas a la pregunta de quién debe recibir servicios, porqué y a través de qué medios” (Harvey, Casper y Atsuro 2017, p. 25).

Ofrecer y otorgar la posibilidad de movilidad a los habitantes de las zonas altas de Cuauhtepc, no se basó en una ausencia de transportes, sino en una serie de problemáticas relacionadas con el entorno: la lejanía y la zona intrincada en la que se localizan, pendientes muy pronunciadas, calles estrechas y en mal estado, inundaciones; los medios de transporte existentes y los diferentes destinos: la zona escolar ubicada en la colonia Zona Escolar Oriente donde se ubica la E4 Campos Revolución y E2 Ticoman donde está Instituto Politécnico Nacional, abastecimiento; el cual se concentra en E5 Cuauhtepc y conectividad; hacia el CETRAM de Indios Verdes.

Ahondando en los medios de transporte y la experiencia de utilizarlos. La inseguridad, la incertidumbre en el tiempo de llegada y partida, saturación, unidades sucias y obsoletas, ruido excesivo, contaminación y la pésima atención de la mayoría de los operarios es la situación del transporte concesionado en la Ciudad de México, en síntesis, una mala calidad en el servicio. De manera breve, respecto a la inseguridad, entre los trayectos entre el Estado de México y la Ciudad de México. “En total, hasta el 20 de noviembre de 2021, último corte de información del Secretariado, son 6,097 asaltos registrados en unidades, de los cuales, al menos 5,605 fueron reportados con violencia, mientras que 492 se identificaron sin violencia” (Infoabe, 2021). En la Ciudad de México, los casos acumulados en el mismo año fueron 3,099 asaltos a transporte público, de los cuales 1,263 fueron con violencia y 1,860 sin violencia, cifras que se pueden contabilizar una vez realizada la denuncia correspondiente, sin embargo, hay que intuir que se trata de más eventos de esta índole.

Para llegar de Indios Verdes a la zona más alta del cerro de Cuauhtepc existen tres rutas de transporte; 101D de la RTP, la cual, incluso cuenta con unidades que brindan servicio a mujeres, niños y personas con discapacidad, llamados “Atenea”, así

como las rutas 18 y 88 cubiertas por camiones concesionados por el ORT. Estos servicios, tardan alrededor de 1h15m en completar el trayecto, realizan paradas constantes (no fijas) y comparten circulación con el transporte particular, de carga, motocicletas y bicicletas.

A los camiones sí les quitó mucho pasaje el Cablebús, es que son muy mañosos, por ejemplo, el Cablebús desde Indios Verdes hasta acá hacen 30 minutos, 33 minutos cuando mucho, los camiones se avientan más de hora y media. Es que, por ejemplo, de Indios Verdes hasta acá hay como siete checadores, y les van diciendo: llevas a Fulano de tal, tantos minutos adelante de ti. Se van, sentando, dicen ellos. Se van bien lento para que se vaya juntando el pasaje (Comunicación personal, Chofer de bocho, 2022).

A la experiencia del trayecto a bordo de los camiones, se añade el estado de las calles. Una vez que se ha cruzado Av. Acueducto el transporte reduce la velocidad considerablemente y, debido al tamaño de las unidades, en colonias como Arboledas, Arbolillo, Cuauhtepc Barrio Alto y hasta su destino final en la colonia 6 de junio, prolonga el recorrido más de una hora. Considerando que, una vez que se desciende de la unidad, hay quienes abordan taxis “pirata” o caminan para llegar a sus hogares, porque habitan en áreas aún más alejadas dentro de la alcaldía. Aunque con el tiempo se han construido escaleras para ascender o descender de las áreas más distantes, el trayecto es arriesgado y extenuante.

La informalidad en el servicio de transporte surgió como un recurso para la población, ante la ausencia de un medio eficiente que pudiese operar en las zonas altas, esta población quedó “inmóvil” y con recursos limitados para integrarse a las dinámicas económicas del resto de la Ciudad de México. Su presencia surgió como consecuencia de la crisis económica de los años 80 y 90 en el país, la sustitución de vehículos Volkswagen sedán que, funcionaban como taxis, la detención de su producción en 2003 y las propias características del modelo (motor pequeño y tracción trasera) convergieron para que la zona de Cuauhtepc se convirtiera en un sitio donde abundan como transporte “informal”.

2) Trabajar el vehículo para el transporte de pasajeros de manera irregular.

Por su puesto que el análisis de esta situación es más compleja y profunda, pero “piratear”² el Volkswagen es la alternativa para

los hombres desde los 16 años con baja escolaridad, bajos salarios, un modo de sobrevivencia y una forma de sustento para sus familias (CIAC, UACM, 2018). Vale la pena indicar que no es un fenómeno que se presenta únicamente en Cuauhtépec, sino también en otras zonas de la Ciudad de México con otros contextos que propiciaron el surgimiento de formas alternativas de movilidad, por ejemplo, en las alcaldías de Tláhuac e Iztapalapa abundan los “mototaxis”.

3) Es la forma en que se le nombra en México a este vehículo, no hay un consenso sobre el origen de la palabra, se apuesta a una adaptación, a partir de que “se dice que nació en la Segunda Guerra Mundial, cuando los alemanes estaban en plena ocupación en Francia y se les designó el apodo de “boches”, que significa “asnos”, haciendo referencia a que eran torpes y tontos” (Galicia, 2021).

Los llamados “Vochos o Bochos”³ en Cuauhtépec, tienen distintos puntos de encuentro denominadas “bases”, pero no llegan más allá de la estación E3 La Pastora puesto que, aunque cuentan con placas de circulación, son vehículos considerados obsoletos y no tienen autorización para el traslado de pasajeros y en caso de hacerlo, se exponen a una multa por parte de las autoridades. Desde muy temprano y hasta la media noche, es posible contar con sus servicios en zonas de difícil acceso como La Brecha, Arboledas o Montada. Funcionando así por más de 40 años, con una flotilla de más de 600 unidades organizadas que, en algún momento se buscaron su regularización a través de la alcaldía. Quieren formar parte de la movilidad integrada de la Ciudad de México.

Estos no suben hasta acá (Secretaría de Movilidad), un tiempo nos pidieron los papeles en la Delegación, tiene como cinco años, según nos iban a dar una tarjeta para que pudiéramos circular hasta Indios Verdes, sin que nadie nos molestara, ya después nada más nos pidieron los papeles, ya no se supo qué hicieron, ya no nos llamaron para la tarjeta. (Comunicación personal, Chofer de bocho, 2022).

Los bochos informales no es un sistema de transporte y movilidad que toleren los habitantes de Cuauhtépec, es un medio para mantenerse conectados con el resto de la ciudad, estando dentro de los límites políticos administrativos de la misma, ante la necesidad de abastecerse, trabajar o estudiar. También, se vuelve un asunto político del que las autoridades paradójicamente, se desentienden para evitar la confrontación social.

Hubo un tiempo en el que estaba delegado que salió, quiso quitarnos, pero no, juntaron firmas todos los vecinos, todos,

todos, todos los vecinos y fueron a la Delegación y dijeron que no iban a quitar los bochos, que si quitaban los bochos que se saliera el delegado, pues es que la verdad hay señoras que vienen desde allá arriba, desde las ultimas casas, desde la Brecha, les tocó hasta acá, cómo van a venir caminando con los niños, luego los kínder también les queda lejos y pues siempre el bocho, el bocho, siempre, siempre agarran bochos, si nos quitan a nosotros el Tsuru, cualquier otro carro que no sea bocho no suben los cerros, menos cuando esta lloviznando. (Comunicación personal, Chofer de bocho, 2022).

Este sistema de transporte persiste porque dentro del proyecto de movilidad, hubo una zona que quedó sin acceso al sistema Cablebus, pese a que en al inicio del proyecto, en la etapa de consulta, se les hizo saber que habría una estación más allá de Cuauhteppec. Esta cubriría la demanda de movilidad en zonas como Lomas de Cuauhteppec, Forestal, Malacates, Ampliación Malacates, 15 de septiembre (La Lengüeta) y Verónica Castro, estamos hablando de poco más de 36 mil habitantes en 9, 631 viviendas.

Pues según dijeron que iban a jalar una estación de ahí donde esta esa, hasta donde está la base de los camiones, según que ese es el plan...dijeron los de la delegación, por siete pesos llegar a Indios Verdes, estaría bien. (Comunicación personal, Lorena Cordero, 2022).

En este sentido, los desafíos para la movilidad urbana, no implican solo un aceleramiento de los desplazamientos a través de la sofisticación de las infraestructuras necesarias para ello, sino la construcción y dotación de nuevos artefactos tecnológicos o demás infraestructuras para adaptar las nuevas formas de desplazamiento a formas más inteligentes, donde las personas tienen la posibilidad de adaptar su movilidad en función de sus necesidades cotidianas o contingentes y tener acceso o no, a una red más amplia de movilización.

Conclusiones

Al inicio de este trabajo, se planteó dilucidar acerca de la funcionalidad de la infraestructura Cablebus L1 como una política de

gobierno o un instrumento político, cuya finalidad se centra en la movilidad. A lo largo de esta exposición se presentaron los elementos que permiten comprender que cumple ambas funciones. Por un lado, como política el gobierno de la Ciudad de México, a través de los planes, programas y estudios, se logra sustentar la factibilidad para su construcción, un discurso ampliamente trabajado en los eventos asociados a la obra y en los medios de comunicación. Mientras que, los planes y programas de movilidad, le proporcionaron legitimidad a la construcción del Cablebús como un medio distributivo de justicia social y de derechos, lo cual, logró captar la empatía de la población otorgándole un medio para reducir sus tiempos de traslado.

En este mismo sentido, esta infraestructura representa para la mayoría de los habitantes de Cuauhtépec, una promesa cumplida por parte de la Jefatura de Gobierno. La idea de un sistema integrado, un transporte innovador y eficiente, estimulando lo que Larkin (2013), bien identifica como compromisos afectivos, por ser equiparables a aquellas infraestructuras ubicadas en el primer mundo y escasas en el Sur global. La fascinación en su construcción y operación en combinación con el miedo y extrañeza, les proporcionaron a los usuarios nuevas experiencias de viaje hasta que, con el pasar del tiempo se han convertido en algo cotidiano.

Si bien existe población que no fue del todo beneficiada, sobre todo la ubicada en las zonas más alejadas, para ellos, se interpreta como una ganancia. Porque significó otra opción de movilidad que se complementó con el cambio de unidades de transporte público, donde en efecto, se cumple la promesa, pero no la de un sistema integrado ante la presencia de los taxis irregulares que evidencian otro tipo de contradicciones; sino el compromiso de una conexión más eficiente con otras redes de transporte masivo que, al incorporarle otros proyectos de carácter urbano, le permitió al gobierno capitalizar el poder político.

Es a través de los espacios denominados públicos, que se intervino en la regulación de las actividades. Su dotación y mejora, desde nuestra perspectiva, bloquea la reflexión de temas tales como la irregularidad (en cuanto a la certeza jurídica y de riesgo de habitar en esta zona de la ciudad) y la atención que debiesen tener otras temáticas como las vialidades, el agua potable o energía eléctrica y servicios básicos como seguridad, educación y

abastecimiento. En consecuencia, la aplicación del denominado urbanismo táctico ha demostrado que, sólo se trata de un embellecimiento y ocultamiento de la pobreza en la que habita la periferia de la Ciudad de México, una mejora que no se refleja en su acceso a mejores fuentes de empleo y, en consecuencia, un aumento en la calidad de vida de sus pobladores. Ello reduce la política de atención a la desigualdad económica y urbana, a una cuestión de abastecimiento (Ferguson, 1994), no tanto así de la crisis económica provocada por el modelo de desarrollo y las consecuencias de la pandemia que hicieron estragos importantes en el crecimiento económico del país.

En suma, el enfoque analítico centrado en cómo se construyen y se utilizan las infraestructuras, técnicas y tecnologías que entrelazan los distintos espacios en la ciudad, hace emerger el papel del urbanismo, como un proceso socio-técnico complejo y dinámico. Sobre todo, cuando la vida urbana se revela como una asociación a distintas escalas (individuales, colectivas y mundiales), de interacciones mediadas por redes. Desde una perspectiva superficial, la población de Cuauhtémoc se encuentra complacida, los más alejados en las últimas colonias, están conformes; los conductores de los bochos se manifiestan neutrales (casi nada cambió para ellos), en efecto, la gran mayoría se sienten incorporados a la dinámica de la ciudad, que hoy se siente más accesible en tiempo y espacio. A un año de su inauguración, el sistema opera sin contratiempos, sólo se ha anunciado una suspensión temporal en el sistema para su mantenimiento (del 6 al 11 de junio de 2022). En esos días los habitantes de Cuauhtémoc regresaron a su antigua movilidad, los camiones que fueron sustituidos por otros más nuevos, pero las rutas y el tiempo de traslado seguirán siendo asuntos regulados desde Estado.

Finalmente, el análisis de una obra como el Cablebús, supone una contribución al estudio de las infraestructuras enfocadas a la movilidad ya existentes, pero poco estudiados desde otras perspectivas, desde las cuales se podría abordar el impacto en el paisaje urbano ante su inserción y, sobre todo, considerar variables cualitativas que fortalezcan u objeten la idea de integración, sobre la cual, discursivamente, se sustentan. Asimismo, de cara a estudios futuros será enriquecedor abordar la interacción y el uso entre los diversos sistemas de transporte, considerando las formas en las que la ciudadanía interpreta y adopta esta idea de modernidad.

Referencias

- Abram, S. y Weszkalnys, G., (2013). *Elusive Promises Planning in the Contemporary World*. doi: [10.3167/9780857459152](https://doi.org/10.3167/9780857459152).
- Appel, H., Anand, N. y Gupta, N. (2015). *The Infrastructure Toolbox*. EU.: Society for Cultural Anthropology. Recuperado de: <https://culanth.org/fieldsights/series/the-infrastructure-toolbox>.
- BID (Banco Interamericano de Desarrollo). (2019). *Documento de Cooperación Técnica (Anexo III-MET-T1405)*. Recuperado de: <https://www.iadb.org/es/projects-search?country=-ME§or=TR&status=&query=>.
- Barry, A. (2001). *Political Machines: Governing a Technological Society*. New Brunswick, NJ: Athlone Press. doi. <https://doi.org/10.1086/376281>.
- CIAC, UACM. (Productores) (2018). *Jóvenes al volante, taxistas pirata en Cuauhtémoc*. [YouTube]. de https://www.youtube.com/watch?v=5_TZxub94Zc.
- Galicia, I. (12 de febrero de 2021). Por qué le decimos Vocho al Volkswagen. *El Universal*. Recuperado de: <https://www.eluniversal.com.mx/autopistas/por-que-se-le-dice-vocho-al-volkswagen>.
- Ferguson, J. (1994). *The Anti-Politics Machine: "Development," Depoliticization, and Bureaucratic Power in Lesotho*. Minneapolis: University of Minnesota Press. doi <https://doi.org/10.1002/jid.3380040314>.
- GobCDMX. (2021). *Inauguración del Cablebús línea 1 Cuauhtémoc - Indios verdes*. [YouTube]. De <https://www.youtube.com/watch?v=YqzkywyeuSc>.
- Graham, S. y Marvin S. 2001. *Splintering Urbanism: Networked Infrastructures, Technological Mobilities and the Urban Condition*. London: Routledge. doi <https://doi.org/10.1111/1467-8306.93121>.
- Gupta, A. Anand, N. y Appel, H. (2018). *The Promise of Infrastructure*. EU.:Duke University Press. doi. <https://doi.org/10.1215/9781478002031-002>.
- Harvey, P., Casper, J. y Atsuro, M. (2017). *Infrastructures and social Complexity: a companion*. doi: [10.4324/9781315622880](https://doi.org/10.4324/9781315622880).

- Infoabe. (24 noviembre de 2021). Estado de México, el territorio con más asaltos al transporte público en 2021. *Infoabe*. Recuperado de: <https://www.infobae.com/america/mexico/2021/11/24/estado-de-mexico-el-territorio-con-mas-asaltos-al-transporte-publico-en-2021>.
- INEGI. (Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática). (2017). *México encuesta origen-destino en hogares de la zona metropolitana del valle de México (EOD) 2017*. Recuperado de: <https://www.inegi.org.mx/rnm/index.php/catalog/533/related-materials>.
- Knox, H. (2017). “Affective Infrastructures and the Political Imagination”. *Public Culture* (29), p.p. 363–384. doi: [org/10.1215/08992363-3749105](https://doi.org/10.1215/08992363-3749105).
- Larkin, B. (2013). “The Politics and Poetics of Infrastructure”. *Annual Review of Anthropology* (42, n.º 1). p.p. 327–343. doi: [org/10.1146/annurev-anthro-092412-155522](https://doi.org/10.1146/annurev-anthro-092412-155522).
- Mattelart, A. 1995. *La invención de la comunicación*. Madrid, España: Alianza Editorial.
- Secretaría de Movilidad. (2020a). *Programa integral de movilidad de la ciudad de México 2020-2024. Diagnóstico Colaborativo*. Recuperado de <https://plazapublica.cdmx.gob.mx/processes>.
- _____ (2020b). *Programa integral de movilidad de la ciudad de México 2020-2024. Diagnóstico Técnico*. Recuperado de <https://plazapublica.cdmx.gob.mx/processes>.
- STE. (Servicio de Transportes Eléctricos). (2023). *Red de Servicio. Cablebus*. Recuperado de: <https://www.ste.cdmx.gob.mx/cablebus>.
- Star, S.L. (1999). “The Ethnography of Infrastructure”. *American Behavioral Scientist* (43, n.º 3) p.p. 377–392. doi: [org/10.1177/00027649921955326](https://doi.org/10.1177/00027649921955326).
- World Resources Institute. (2022). *Convirtiendo las Grandes Ideas en Realidades*. Ciudad de México: WRI México, Recuperado de <https://wrimexico.org/about/our-history>.
- Zamarrón, I. (3 de abril de 2019). Por predios, comunidad del IPN se oponen al Cablebús. *El Sol de México*. Recuperado de <https://www.elsoldemexico.com.mx/metropoli/cdmx/por-predios-comunidad-del-ipn-se-oponen-al-cablebus-3270329.html>.