

UACM

Universidad Autónoma
de la Ciudad de México

NADA HUMANO ME ES AJENO

COLEGIO DE CIENCIAS Y HUMANIDADES
MAESTRÍA EN ESTUDIOS DE LA CIUDAD

**ANÁLISIS DE LA TRANSFORMACIÓN DEL ESPACIO GEOGRÁFICO
Y DE LA VIDA COTIDIANA EN LA CIUDAD DE MÉXICO.**

**Estudio de caso sobre la construcción de la línea 12 del Metro
en la Alcaldía Tláhuac, CDMX**

TESIS QUE PARA OBTENER EL GRADO DE
MAESTRA EN ESTUDIOS DE LA CIUDAD

PRESENTA

María de los Ángeles Delgado Carrillo

Directora de la Tesis

Dra. Karina Beatriz Kloster

Ciudad de México, diciembre 2025.

SISTEMA BIBLIOTECARIO DE INFORMACIÓN Y DOCUMENTACIÓN



UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE LA CIUDAD DE MÉXICO COORDINACIÓN ACADÉMICA

RESTRICCIONES DE USO PARA LAS TESIS DIGITALES

DERECHOS RESERVADOS ©

La presente obra y cada uno de sus elementos está protegido por la Ley Federal del Derecho de Autor; por la Ley de la Universidad Autónoma de la Ciudad de México, así como lo dispuesto por el Estatuto General Orgánico de la Universidad Autónoma de la Ciudad de México; del mismo modo por lo establecido en el Acuerdo por el cual se aprueba la Norma mediante la que se Modifican, Adicionan y Derogan Diversas Disposiciones del Estatuto Orgánico de la Universidad de la Ciudad de México, aprobado por el Consejo de Gobierno el 29 de enero de 2002, con el objeto de definir las atribuciones de las diferentes unidades que forman la estructura de la Universidad Autónoma de la Ciudad de México como organismo público autónomo y lo establecido en el Reglamento de Titulación de la Universidad Autónoma de la Ciudad de México.

Por lo que el uso de su contenido, así como cada una de las partes que lo integran y que están bajo la tutela de la Ley Federal de Derecho de Autor, obliga a quien haga uso de la presente obra a considerar que solo lo realizará si es para fines educativos, académicos, de investigación o informativos y se compromete a citar esta fuente, así como a su autor ó autores. Por lo tanto, queda prohibida su reproducción total o parcial y cualquier uso diferente a los ya mencionados, los cuales serán reclamados por el titular de los derechos y sancionados conforme a la legislación aplicable.

AGRADECIMIENTOS

En primer lugar, deseo expresar mi más profundo agradecimiento a mi papá y a mi hermana Victoria, cuyo acompañamiento incondicional ha estado presente en cada en cada uno de los momentos, tanto favorables como difíciles y esta tesis no podía ser la excepción. Sin su apoyo, este logro no habría sido posible. Gracias infinitas, de todo corazón. Gracias a mi amiga Martina que en todo momento está a mi lado.

En segundo lugar, extiendo mi más sincero agradecimiento a mi directora de tesis, la Dra. Karina Kloster. Por su acompañamiento humano —como amiga, confidente y consejera— Su guía académica, su tiempo, paciencia, constancia y la confianza depositada en mí y en esta investigación, que fueron fundamentales e indispensables para la culminación de este trabajo, ¡lo logramos! Muchas gracias.

De igual manera, agradezco ampliamente a quienes fungieron como lectores de esta tesis: la Dra. Guzik, el Dr. Azuara y el Dr. Aréchiga, por su motivación, apoyo constante, confianza, tiempo, y valiosos aportes, que enriquecieron no solo la tesis, sino también mi formación académica, haciendo que este proceso fuera más agradable. Agradezco también al Dr. Patiño por sus observaciones que permitieron mejorar el texto. A todos ustedes, muchas gracias.

Finalmente, expreso mi gratitud a todas las personas que contribuyeron de alguna manera al desarrollo de esta investigación: a mis amigos de vida y compañeros de la UACM, así como a mis profesores del Posgrado. Su apoyo, compañía y aliento han sido esenciales en este proceso.

¡MUCHAS GRACIAS!

"Los filósofos no han hecho más que interpretar de diversos modos el mundo, pero de lo que se trata es de transformarlo."

Karl Marx,

Tesis sobre Feuerbach (1845)

ÍNDICE

AGRADECIMIENTOS	0
INTRODUCCIÓN	3
1.1. La teoría urbana como herramienta para comprender la ciudad	8
1.2. Henri Lefebvre y la teoría del espacio social	9
1.2.1. Dimensiones del espacio: concebido, percibido y vivido	12
1.3. Interrelación de las dimensiones	15
CAPÍTULO 2. ENFOQUE METODOLÓGICO Y DIMENSIONES DE OBSERVACIÓN	19
2.1 Metodología	19
2.2 Dimensiones de observación	25
CAPÍTULO 3. EL ESPACIO CONCEBIDO	28
3.1 Ciudad de México: planificación urbana y el metro en el siglo XX	30
3.2 Tláhuac y la expansión demográfica	37
3.3 La Línea 12: un precedente para la transformación	43
CAPÍTULO 4. EL ESPACIO PERCIBIDO	53
4.1 El movimiento como forma de vida	54
4.2 Representaciones mediáticas	65
4.3 Apropiación funcional del entorno	76
CAPÍTULO 5. EL ESPACIO VIVIDO	88
5.1 El metro imaginado: promesas y nostalgias urbanas	89
5.2 El metro como símbolo de progreso y apropiación en disputa	94
5.3 Voces colectivas: memorias del espacio herido y resistido	98
CONCLUSIÓN	108
REFERENCIAS	113

INTRODUCCIÓN

El estudio de las ciudades ha sido una preocupación constante dentro de las ciencias sociales, particularmente en el campo de los “Estudios de la Ciudad”, debido a la complejidad y diversidad de los procesos que se desarrollan en estos espacios. En el contexto actual, el acelerado crecimiento de las ciudades modernas, impulsado por dinámicas políticas, económicas y sociales, así como por la intervención humana sobre el entorno natural, ha generado debates en torno a las transformaciones del espacio urbano.

Este fenómeno no solo implica una expansión física, sino también una reconfiguración socioespacial, lo que plantea nuevos desafíos en ámbitos como el transporte urbano, la movilidad, la gestión de recursos naturales, la infraestructura, y la planificación urbana, con el objetivo de satisfacer las necesidades cambiantes de sus habitantes.

En el caso de la Ciudad de México, el proceso de expansión urbana tiene sus raíces en los profundos cambios sociales y económicos que siguieron a la Revolución Mexicana. A partir de la consolidación del Estado posrevolucionario y del impulso a la industrialización durante la primera mitad del siglo XX, el país experimentó un crecimiento sostenido que transformó su estructura territorial y productiva.

Durante la década de 1950, estos procesos alcanzaron una nueva escala: la Ciudad de México inició una fase de expansión demográfica y espacial sin precedentes. En pocas décadas, su población pasó de alrededor de tres millones de habitantes, concentrados principalmente en el antiguo Distrito Federal, a más de dieciocho millones al considerar la Zona Metropolitana del Valle de México. Este crecimiento acelerado extendió los límites urbanos hacia las periferias, generó nuevas centralidades y evidenció fuertes contrastes sociales y territoriales.

En ese contexto de modernización y presión demográfica, surgió la necesidad de contar con un sistema de transporte masivo eficiente. La creación del Sistema de

Transporte Colectivo Metro, inaugurado en 1969 (GOB CDMX, 2025), respondió a esa urgencia y, al mismo tiempo, se convirtió en un símbolo del proyecto tecnocrático y modernizador del régimen priista. El Metro representaba no solo una respuesta a la congestión urbana, sino también la materialización de la imagen de una ciudad moderna y funcional que el Estado buscaba proyectar dentro y fuera del país.

Este desarrollo transformó la infraestructura urbana y mejoró la conectividad. En una primera etapa cubría únicamente el centro y las zonas intermedias de la ciudad; posteriormente, se extendió hacia las zonas periféricas, promoviendo el crecimiento económico y social al facilitar la movilidad de millones de habitantes que viven en áreas más alejadas.

Posteriormente, la expansión del sistema continuó con nuevas líneas, destacando la Línea 12, inaugurada en 2012 (Contralacorrupcion, 2025), la cual conecta el suroriente de la ciudad, especialmente las alcaldías Tláhuac e Iztapalapa, con el resto de la red, mejorando la accesibilidad e integración de estas zonas tradicionalmente marginadas.

No obstante, las transformaciones derivadas de una obra de tal magnitud no se limitan al espacio físico, sino que también repercuten en las prácticas sociales, la percepción del espacio-tiempo y las relaciones cotidianas, transformando la ciudad en un espacio habitado, vivido, apropiado, y no solo un lugar transitado.

Para analizar este fenómeno, se retoma la teoría de espacio social de Henri Lefebvre, quien propone una tríada que se divide en tres categorías: espacio concebido, espacio percibido y espacio vivido (Lefebvre, 1974). Esta perspectiva permite comprender el espacio como una construcción social, interrelacionada con la realidad de sus habitantes.

A partir de esta base teórica, la presente investigación busca analizar cómo la construcción de la Línea 12 no sólo transforma el entorno físico (espacio geográfico) (Santos, 1996), sino que también modifica las prácticas espaciales, las dinámicas de

movilidad y la experiencia cotidiana de quienes habitan Tláhuac. En este sentido, cobra relevancia la pregunta de investigación:

Si el espacio físico se transforma, ¿cómo se modifica la vida social? Específicamente: ¿cómo impacta la construcción de la Línea 12, Metro en la vida cotidiana de los habitantes de la Alcaldía de Tláhuac?

El presente trabajo sostiene que la transformación del espacio geográfico (ciudad) conlleva modificaciones en la vida cotidiana, alterando las dinámicas sociales, las prácticas cotidianas de movilidad, la percepción del tiempo y el espacio, así como las actividades de ocio y la interacción social. En el caso en particular analizado en esta tesis, la construcción de la línea 12 ha reconfigurado tanto la organización del territorio como las rutinas de los habitantes, acortando distancias, mejorando la conectividad y transformando la experiencia del espacio-tiempo en el entorno urbano, permitiendo una transición de actividades nómadas a sedentarias.

Por lo tanto, el objetivo de este trabajo es analizar las transformaciones físicas y sociales derivadas de la construcción de la Línea 12 del Metro y su impacto en la vida cotidiana de los habitantes de la Alcaldía de Tláhuac, enfocándose en las prácticas espaciales, la percepción del espacio-tiempo y las nuevas dinámicas sociales que emergen de estas transformaciones.

A través de este enfoque, se busca no solo entender cómo cambia el espacio físico, sino también cómo estos cambios redefinen las relaciones sociales y las prácticas diarias en la ciudad.

Para alcanzar ese objetivo se estructura el trabajo de la siguiente manera:

Capítulo 1. Marco teórico. Este capítulo presenta la teoría urbana como herramienta para comprender la ciudad, centrándose en la propuesta de Henri Lefebvre sobre la producción del espacio social. Se analizan sus tres dimensiones clave del espacio urbano: concebido, percibido y vivido, que permiten entender como una construcción dinámica influenciada por prácticas cotidianas y relaciones

sociales. Estas dimensiones están interrelacionadas y su interacción configura un espacio en constante transformación. Cabe señalar que en los tres capítulos subsecuentes se combinan elementos de estado del conocimiento con resultados de investigación integrando información documental y empírica.

Capítulo 2. Enfoque metodológico y dimensiones de observación. Este capítulo presenta el enfoque metodológico de la investigación y las dimensiones de observación derivadas del marco teórico. Se adopta una estrategia mixta que combina dos enfoques: uno cualitativo, basado en entrevistas semiestructuradas, observación en campo y análisis hemerográfico construida a partir del periódico *La Jornada*; y otro cuantitativo, sustentado con datos de movilidad de la *Encuesta Origen-Destino 2017*.

Capítulo 3. El espacio concebido: La Ciudad de México, la Alcaldía Tláhuac y la Línea 12. Este capítulo examina el espacio concebido de la Ciudad de México, en específico de Tláhuac a través del desarrollo del Sistema del metro en la Ciudad de México durante el siglo XX y XXI con un enfoque concreto en su expansión física y el impacto en la infraestructura urbana y cómo las transformaciones de esta área sentaron las bases para la construcción de la nueva línea 12 del Metro, como resultado de decisiones institucionales de planeación, y su impacto en la infraestructura y organización territorial.

Capítulo 4. El espacio percibido. el movimiento como forma de vida. Esta sección se enfoca en el análisis de los datos de la *Encuesta Origen-Destino* (2017), y una base de datos elaborada a partir del periódico *La Jornada* (2013-2016). Las cuales constituyen una fuente de información mediatizada que permite observar cómo se representan y problematizan ciertos usos y conflictos en torno al metro en el discurso público. Ambos insumos se vinculan con la teoría de espacio social propuesto por Henri Lefebvre, con el propósito de explorar el discurso público y las prácticas sociales y espaciales de los usuarios en su interacción con el metro.

Capítulo 5. El espacio vivido: el significado del Metro en la vida cotidiana. Esta sección se enfoca en el análisis de los datos obtenidos de las entrevistas y su

vinculación con el espacio vivido, especialmente desde los testimonios, explorando las experiencias subjetivas, los afectos y los significados que los usuarios atribuyen al uso de la Línea 12. Se examina el Metro como espacio simbólico, emocional y social.

Conclusiones. En este apartado se presentan los principales hallazgos de la investigación, destacando los resultados obtenidos en relación con la hipótesis planteada y el objetivo establecido. Se reflexionará sobre cómo la construcción de la Línea 12 del Metro ha influido en las transformaciones espaciales y sociales en la Alcaldía de Tláhuac, afectando la vida cotidiana de los habitantes.

Además, se presentará una reflexión desde la perspectiva de los Estudios de la Ciudad, analizando la aplicabilidad de estos resultados a otros contextos urbanos similares, como las ciudades en crecimiento o en proceso de expansión, entre ellas la Ciudad de México.

Como señala Gómez (2016), “los procesos de cambio y reconfiguración socioespacial de la ciudad son, actualmente, temas obligados en los estudios urbanos”, ya que dichos procesos no solo transforman el espacio físico, sino que también tienen un impacto directo en la economía local, en la vida cotidiana y en la movilidad urbana.

CAPÍTULO 1. LA PRODUCCIÓN DEL ESPACIO

1.1. La teoría urbana como herramienta para comprender la ciudad

Este apartado aborda el concepto de teoría urbana y su importancia para el análisis de las ciudades contemporáneas. A lo largo del tiempo, el estudio urbano ha evolucionado en paralelo a los cambios sociales, económicos, políticos y culturales que afectan a las ciudades. En este contexto, las teorías urbanas han surgido como herramientas fundamentales para interpretar estos procesos y sus múltiples dimensiones.

La teoría urbana ofrece un marco conceptual que permite entender cómo las ciudades se desarrollan, se organizan y se transforman. A través de un enfoque interdisciplinario, que incluye aportes de la sociología, la geografía, la economía y otras ciencias sociales, estas teorías posibilitan el análisis de fenómenos como la urbanización, la planificación, las desigualdades espaciales y los modos de vida urbanos.

Teorizar sobre la ciudad implica adentrarse en un entramado complejo y dinámico, donde se entrelazan dimensiones políticas, económicas, sociales y culturales, en constante transformación. La ciudad no debe concebirse únicamente como un espacio físico compuesto por calles e infraestructuras, sino como una construcción histórica y social, moldeada por relaciones de poder, flujos de capital, prácticas culturales y formas diversas de habitar.

Es necesario reconocer que las ciudades no son entidades homogéneas. Cada una se configura de manera particular, en función de su contexto histórico, geográfico, social y cultural. Por ello, comprender la ciudad requiere enfoques teóricos que permitan captar esa diversidad y complejidad, atendiendo tanto a sus estructuras como a las dinámicas que la constituyen.

En este sentido, la teoría urbana no se limita a ofrecer descripciones técnicas o funcionalistas del entorno construido, sino que también promueve una mirada crítica sobre las formas de producción del espacio, las relaciones de poder que lo atraviesan y los modelos urbanos dominantes que reproducen desigualdades.

Desde esta perspectiva, el espacio urbano se presenta no solo como el escenario donde ocurren los procesos sociales, sino también como un actor activo que incide en ellos. En las ciudades se construyen identidades, emergen tensiones, se manifiestan resistencias y se materializan transformaciones. Así, la teoría urbana se consolida como una herramienta clave para interpretar estas dinámicas, desentrañar los mecanismos que las estructuran y comprender el presente y el futuro de las sociedades urbanas.

En este marco general, y con el fin de profundizar en los procesos de reconfiguración socioespacial de las ciudades, en los apartados siguientes se abordará la propuesta teórica de Henri Lefebvre.

1.2. Henri Lefebvre y la teoría del espacio social

La comprensión del espacio y su relación con las dinámicas sociales ha sido abordada por diversos teóricos, pero uno de los más influyentes es Henri Lefebvre. Su análisis sobre el espacio social ofrece una visión profunda sobre cómo las sociedades estructuran y viven el espacio en el que habitan.

La relación entre la vida cotidiana y el espacio social es fundamental para comprender cómo habitamos y damos forma al entorno que nos rodea. No solo ocupamos los lugares, sino que los construimos y modificamos a través de nuestras prácticas y experiencias diarias. Como señala Lefebvre, "el espacio es un producto social" (1974), un concepto clave que resalta cómo el espacio no es estático, sino que se configura y se transforma constantemente a través de las relaciones sociales y las actividades de los individuos.

De este modo, el espacio se convierte en algo vivido y apropiado, un lugar que se produce, reproduce y reconfigura a través de las interacciones humanas. En este sentido, la vida cotidiana no se desarrolla en un espacio estático y neutral, sino en un espacio dinámico y social, moldeado por las acciones, movimientos y experiencias de las personas.

Una de las contribuciones más significativas al pensamiento urbano contemporáneo proviene de la obra del sociólogo y filósofo francés Henri Lefebvre, quien planteó una concepción radical del espacio: no como un simple escenario donde ocurren los procesos sociales, sino como una producción social en sí misma (Torres, 2016). Su propuesta significó un giro teórico fundamental al vincular el espacio con las relaciones sociales, el poder, la vida cotidiana y las prácticas simbólicas que se desarrollan en las ciudades.

En su enfoque, el espacio no es neutral, ni natural; sino que es producido históricamente a través de relaciones sociales, económicas y culturales que lo configuran y lo hacen funcional a determinadas estructuras de poder. Así, el espacio urbano se convierte en un campo de disputa, donde diversos actores: institucionales, económicos y sociales, intervienen en su configuración, apropiación y transformación.

Lefebvre (1974), entiende el espacio como un fenómeno social complejo y cambiante, determinado tanto por estructuras físicas como por imaginarios colectivos, prácticas cotidianas, representaciones simbólicas y relaciones de poder. Como él mismo plantea: “el espacio social es un producto, literalmente hablado: el espacio en el que vivimos, que percibimos, en el que actuamos, está construido socialmente” (Lefebvre, 1974, p. 26).

Desde esta perspectiva, la ciudad no puede analizarse únicamente como un espacio físico urbano, sino como una construcción social activa. En las palabras de Lefebvre (1999), “el espacio es un producto de procesos históricos, formado en relaciones sociales” (citado en Lezama, 2002, p. 20). El espacio no solo refleja las estructuras sociales, sino que también las moldea, no es únicamente el resultado de

una lógica técnica o arquitectónica, sino una expresión de procesos sociales, económicos, políticos y culturales.

Aunque Lefebvre parte de una tradición marxista, su pensamiento se distancia de una lectura economicista, incorporando elementos como la vida cotidiana y los procesos culturales. Argumenta que la contradicción entre fuerzas productivas y relaciones de producción (identificada por Marx) ha sido superada por el crecimiento urbano, y que la ciudad se convierte en el nuevo escenario donde se expresan y reconfiguran las dinámicas del capitalismo (Lefebvre, 1974:35).

Autores como Milton Santos (2002) han ampliado esta visión al señalar que el espacio geográfico, además de sus características físicas, está profundamente determinado por las prácticas sociales, económicas y culturales que se desarrollan en él. De igual modo, Borja (2010) afirma que el espacio urbano no se define únicamente por sus infraestructuras, sino por las relaciones sociales que en él se tejen.

Por lo tanto, para comprender las transformaciones urbanas actuales, es necesario adoptar enfoques que integren tanto las dimensiones físicas como simbólicas, sociales y políticas del espacio. En este sentido, la teoría del espacio social de Henri Lefebvre se consolida como un marco teórico fundamental para analizar cómo las ciudades son producidas, vividas, apropiadas y disputadas cotidianamente. Su propuesta permite entender cómo las relaciones sociales no solo se inscriben en el territorio, sino que también lo producen, lo significan y lo transforman.

En este contexto, resulta indispensable profundizar en las distintas dimensiones que componen el espacio social, tal como lo plantea Lefebvre en su tríada conceptual: el espacio concebido, el espacio percibido y el espacio vivido. Estas categorías permiten descomponer y analizar la complejidad del espacio urbano más allá de su materialidad, revelando las múltiples capas simbólicas, prácticas y representacionales que lo configuran.

1.2.1. Dimensiones del espacio: concebido, percibido y vivido

La teoría del espacio social de Henri Lefebvre propone un enfoque dinámico y multidimensional del espacio, destacando su carácter socialmente producido y transformado a través de las relaciones humanas. Según Lefebvre, el espacio social se entiende a través de tres dimensiones interrelacionadas que configuran tanto la experiencia urbana como las relaciones sociales: el **espacio concebido**, el **espacio percibido** y el **espacio vivido** (Ezquerro, 2013).

Estas tres dimensiones ayudan a entender que el espacio urbano no solo refleja las estructuras sociales existentes, sino que también participa activamente en su configuración a través de las prácticas y experiencias cotidianas. A medida que los individuos interactúan y se apropian del **espacio urbano**, sus prácticas contribuyen a modificar los significados y usos de los lugares, generando así un ciclo continuo de producción y transformación del **espacio**.

El enfoque tridimensional de Lefebvre resulta especialmente útil para el análisis de fenómenos urbanos contemporáneos, ya que permite integrar tanto las dinámicas estructurales como las experiencias individuales y colectivas. Considerar estas tres dimensiones permite abordar el espacio como un campo de tensiones, negociaciones y transformaciones, donde lo social, lo político y lo simbólico se articulan de manera compleja.

a. El espacio concebido: planificación y control

El **espacio concebido** es el espacio de la planificación, el diseño y la organización del territorio, generado por los urbanistas, arquitectos, gobiernos y técnicos. Este espacio es tangible y geográfico, pero principalmente es el espacio de las representaciones abstractas, como los mapas, los planos, las memorias y los discursos creados por los especialistas. Refleja las relaciones de poder y las estructuras sociales y económicas existentes.

Este espacio es dominante en la sociedad, ya que se basa en intereses sociales, políticos y económicos. A través de él, las élites urbanas imponen un orden y control sobre las dinámicas urbanas, determinando cómo deben distribuirse los usos del suelo, la accesibilidad, los servicios públicos y la infraestructura. Su organización responde a decisiones históricas y políticas, no a una disposición natural del territorio.

Indicadores del espacio concebido:

- **Representaciones oficiales:** Mapas, planos y otras representaciones gráficas del espacio físico.
- **Distribución y organización del espacio:** Como la densidad poblacional y la zonificación de usos del suelo.
- **Normativas y códigos urbanos:** Reglas que regulan el uso del espacio.
- **Infraestructura física:** Elementos como carreteras, puentes y sistemas de transporte público.
- **Señalización y cartelería:** Símbolos y señales que guían y organizan el uso del espacio.
- **Indicadores estadísticos:** Como la densidad de población y los recursos naturales.
- **Distribución de funciones:** Zonificación para fines residenciales, comerciales, industriales, etc.

b. El espacio percibido: prácticas espaciales y la experiencia cotidiana

El **espacio percibido** se refiere a la experiencia directa y objetiva del espacio, experimentada a través de los sentidos y las acciones cotidianas de las personas. Este espacio está en constante movimiento y refleja las relaciones de poder y las dinámicas sociales de la ciudad. Las prácticas cotidianas de las personas, como sus rutas de paseo, lugares de encuentro y la forma en que utilizan el espacio, determinan cómo se percibe y se transforma el entorno.

El espacio percibido es socialmente producido, ya que está íntimamente relacionado con las prácticas cotidianas y la constante apropiación del espacio. A medida que las personas interactúan con el espacio, lo modifican a través de sus acciones repetitivas y formas de apropiación individual o colectiva.

Indicadores del espacio percibido:

- **Infraestructura física:** Calles, avenidas y caminos que definen las rutas y conexiones.
- **Espacios de interacción social:** Parques, plazas y áreas públicas.
- **Accesibilidad y conectividad:** Sistemas de transporte público y vías principales.
- **Prácticas espaciales:** Actividades cotidianas como caminar, socializar, trabajar o descansar.
- **Uso del suelo:** Comercio, viviendas y actividades diarias en los diferentes espacios urbanos.
- **Condiciones ambientales:** Factores como la calidad del aire, ruido y contaminación visual.
- **Patrones de movilidad:** Desplazamientos diarios dentro de la ciudad, como ir al trabajo o la escuela.

c. El espacio vivido: experiencia subjetiva y simbólica

El **espacio vivido** es la dimensión más subjetiva y simbólica del espacio social. Este es el espacio de la experiencia individual y colectiva, impregnado de significados, recuerdos, emociones e identidades. Para Lefebvre, el espacio vivido es el “debería ser”, es decir, el espacio idealizado que las personas perciben y sueñan y resignifican.

Es un espacio que va más allá de lo físico y lo conceptual, cargado de simbolismo, donde los individuos proyectan sus representaciones mentales y emocionales.

Este espacio está relacionado con la memoria colectiva, las luchas sociales y las experiencias de vida. Es el espacio de los recuerdos, de los afectos y de las identidades, donde se construyen vínculos emocionales con los lugares y las personas. Además, este espacio está en constante transformación, pues las experiencias individuales y colectivas lo reconfiguran sus significados a lo largo del tiempo.

Indicadores del espacio vivido:

- **Monumentos y sitios históricos:** Lugares que evocan la memoria histórica y la identidad cultural.
- **Entornos naturales y urbanos:** Paisajes, ríos, bosques y otros espacios con carga emocional y cultural.
- **Memorias colectivas:** Espacios de encuentro comunitario que albergan la historia de las personas.
- **Percepción de seguridad:** Sensación de bienestar en el entorno, relacionada con la vigilancia y el control social.
- **Sentimiento de pertenencia:** Vínculo emocional con los lugares, reflejando la identificación personal y colectiva.

1.3. Interrelación de las dimensiones

Las tres dimensiones del espacio propuestas por Henri Lefebvre: el espacio concebido, el espacio percibido y el espacio vivido, no deben entenderse como esferas separadas, sino como elementos profundamente interrelacionados. En la práctica, cada una de estas dimensiones influye y transforma a las otras, lo que permite una comprensión integral del espacio social a través de las prácticas que lo configuran.

El espacio concebido, vinculado desde discursos técnicos, institucionales o políticos, se expresa en prácticas materiales y usos cotidianos, donde las personas interactúan físicamente con su entorno. Estas representaciones abstractas se convierten en el espacio percibido, es decir, en el uso cotidiano y funcional que las

personas hacen del espacio. Finalmente, el espacio vivido incorpora las experiencias afectivas, simbólicas y subjetivas asociadas al habitar cotidiano, generando significados y apropiaciones que pueden transformar o tensionar las formas en que el espacio fue inicialmente concebido y utilizado.

De este modo, el espacio urbano no es estático ni unidimensional, sino un proceso en constante transformación. Estas relaciones se observan en fenómenos urbanos concretos. Por ejemplo, la construcción de una línea de metro surge del espacio concebido (planificación e infraestructura), se materializa en el espacio percibido a través de su uso cotidiano, de sus prácticas espaciales, y que con el tiempo se inscriben en el espacio vivido al adquirir un valor social, significados personales o colectivos, como recuerdos, rutinas o sentidos de pertenencia.

Así, las prácticas cotidianas emergen como resultado de esa interacción entre diseño, uso y experiencia, revelando cómo las personas adaptan, reinterpretan y resignifican su entorno urbano. Cuando estas tres dimensiones se articulan de forma coherente, se produce lo que Lefebvre denomina un espacio apropiado: un entorno que no solo es funcional, sino también significativo. Esta apropiación no se limita a la esfera simbólica; implica una intervención activa de los sujetos sobre el espacio, que puede manifestarse en su transformación, adaptación o incluso en formas de resistencia.

La apropiación debe ser vista como un proceso en etapas: primero debe haber una identificación del individuo con el espacio, ocupación temporal del espacio; formalización de la ocupación, y finalmente la transformación (Castro, 2021). En este sentido; el espacio apropiado surge cuando lo concebido, lo percibido y lo vivido se entrelazan de manera dinámica, permitiendo que los individuos no sólo utilicen el espacio, sino que lo transformen y lo doten de sentido desde sus propias experiencias y necesidades.

Este tipo de espacio refleja a quienes lo habitan, siendo moldeado constantemente por las relaciones sociales y las prácticas cotidianas. Lejos de ser

pasivo, el espacio urbano es un campo de significación, disputa y reconfiguración constante.

La teoría de las tres dimensiones del espacio social de Lefebvre ofrece, por tanto, una herramienta clave para comprender la ciudad contemporánea como una construcción social viva, compleja y en permanente transformación. Al considerar el entrecruce entre planificación, uso y experiencia, se hace posible un análisis más profundo de las tensiones y significados que configuran los entornos urbanos.

Comprender la interrelación de las dimensiones propuestas por Lefebvre permite no solo analizar la estructura y dinámica de los espacios urbanos, sino también reconocer el papel activo de los sujetos en su construcción simbólica y material. Esta perspectiva invita a repensar la planificación y gestión de la ciudad desde un enfoque más participativo, donde las experiencias y percepciones cotidianas de los habitantes se integren como elementos fundamentales en la producción del espacio.

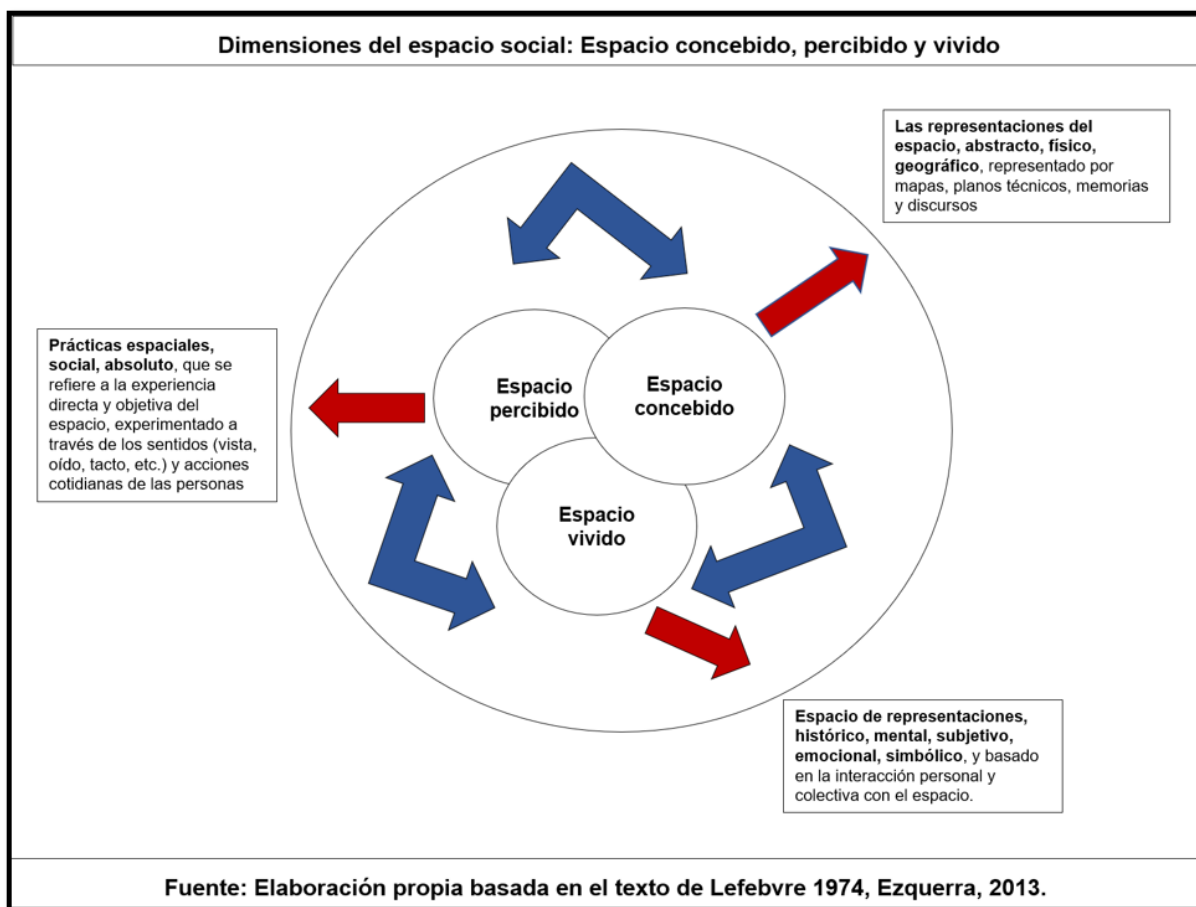
De este modo, el estudio del espacio social se convierte en una herramienta para promover entornos más inclusivos, equitativos y significativos, capaces de reflejar la diversidad y complejidad de las prácticas que los constituyen y caracteriza a la ciudad contemporánea.

Desde esta perspectiva, el análisis del espacio urbano no solo adquiere relevancia teórica, sino también práctica. Comprender las interacciones entre las dimensiones concebida, percibida y vivida permite identificar los procesos mediante los cuales los habitantes resignifican su entorno y generan nuevas formas de apropiación.

Este enfoque posibilita interpretar las dinámicas sociales más allá de la infraestructura o la planeación técnica, incorporando la voz de los sujetos y sus experiencias cotidianas como parte esencial de la producción del espacio. En consecuencia, el estudio del espacio social se convierte en una herramienta crítica

para visibilizar las desigualdades urbanas y proponer alternativas más inclusivas de planificación y gestión del territorio.

A continuación, se esquematiza las distintas dimensiones de observación que permiten identificar cómo estas interacciones se expresan en la práctica. En conjunto, estas dimensiones ofrecen un marco integral para comprender tanto los cambios físicos como los cambios sociales, así como las prácticas que emergen a partir de estas dinámicas.



CAPÍTULO 2. ENFOQUE METODOLÓGICO Y DIMENSIONES DE OBSERVACIÓN

El estudio del espacio urbano, desde la teoría de Henri Lefebvre, requiere un enfoque metodológico integral, que permita captar la complejidad y dinamismo del espacio social. Desde esta perspectiva, el diseño metodológico de la investigación no solo debe responder al marco teórico, sino también permitir el análisis de cómo estas dimensiones del espacio urbano (concebido, percibido y vivido), se manifiestan en la práctica. Por ello, se recurre a un enfoque mixto que combina herramientas cualitativas y cuantitativas, capaces de capturar tanto los aspectos materiales del espacio como las experiencias y significados que los sujetos le atribuyen.

El uso de entrevistas, observación directa y análisis hemerográfico aporta una comprensión profunda de las formas en que los individuos interactúan con el entorno urbano, mientras que los datos estadísticos, como los provenientes de la *Encuesta Origen-Destino* (2017), permiten contextualizar dichas prácticas dentro de procesos más amplios de movilidad y organización territorial. Esta combinación metodológica no solo fortalece la validez de los hallazgos, sino que resulta fundamental para revelar las tensiones, apropiaciones y transformaciones que dan forma al espacio urbano contemporáneo.

2.1 Metodología

El enfoque metodológico utilizado combina métodos cualitativos y cuantitativos, con el fin de ofrecer una comprensión integral del fenómeno urbano y captar tanto las dinámicas objetivas de la movilidad como las formas subjetivas en que se vive y se representa el espacio. Esta estrategia responde a la necesidad de abordar el espacio urbano desde una perspectiva transversal, que contemple tanto las estructuras macro que lo configuran como las prácticas cotidianas que lo transforman desde lo local y lo vivido.

La parte cualitativa de esta investigación se basó en tres estrategias principales: observación directa en campo, entrevistas semiestructuradas a usuarios del metro, y la construcción de una base de datos con notas periodísticas del diario *La Jornada* (se eligió este periódico porque los demás periódicos tenían limitaciones para revisar de manera gratuita sus notas, y tenía mayor cobertura acerca de la línea 12, a diferencia de otros periódicos). Por otro lado, la parte cuantitativa se apoyó en la *Encuesta Origen-Destino 2017* del INEGI, que permitió contextualizar las prácticas de movilidad urbana en la Zona Metropolitana del Valle de México.

a. Trabajo de campo: entrevistas

Las entrevistas se estructuran a partir de un cuestionario semi estructurado que incluyó tres preguntas clave relacionadas con los cambios observados en los usuarios, la infraestructura y la señalética de la Línea 12 antes, durante y después de su construcción. La selección de participantes se basó en la accesibilidad, la disposición a colaborar y el uso cotidiano del metro.

No se aplicaron criterios estadísticos estrictos, sino que se recurrió al principio de saturación de respuestas, es decir, se continuó entrevistando hasta observar repetición en las respuestas. Las entrevistas se grabaron en audio con el consentimiento verbal de los participantes, transcritas íntegramente y analizadas posteriormente con base en los indicadores establecidos para cada dimensión de observación.

Guión de entrevista

A continuación, se presenta el guión utilizado. Aunque tiene una estructura fija, se permitieron sinónimos o reformulaciones para facilitar la comprensión por parte de los entrevistados.

Preguntas para el entrevistado:

1- ¿Cuánto tiempo se hacía? Antes, durante y después de la construcción de la línea 12.

Nota para el entrevistador: en caso de ser necesario se repetirá la pregunta y de tiempo para contestar, pero haciendo énfasis en “antes, durante y después”, sólo para no perder de vista el objetivo.

2- ¿Qué cambios de actitudes (conducta) en la gente percibió (vio, distinguió, notó)? Antes, durante y después de la construcción de la línea 12.

Nota para el entrevistador: en caso de ser necesario se repetirá la pregunta y de tiempo para contesta, pero haciendo énfasis en “antes, durante y después”, para mantener el enfoque del análisis.

3- ¿Qué cambios percibió (vio, distinguió, notó) en señalamientos dentro o fuera del metro? Antes, durante y después de la construcción de la línea 12.

Nota para el entrevistador: en caso de ser necesario se repetirá la pregunta y de tiempo para contestar, pero haciendo énfasis en “antes, durante y después”, sólo para no perder de vista el objetivo. Si el entrevistado es muy breve en sus contestaciones no lo presione para decir más a menos que se vea accesible puede decirle -algo más que quiera agregar acerca de la línea 12-(opcional).

Cabe aclarar que, si bien el instrumento tiene una estructura similar a una encuesta, no se trata de una en sentido estricto. El guión impreso funcionó como apoyo para el entrevistador durante el trabajo de campo.

Criterios de selección

Los criterios establecidos para incluir participantes fueron los siguientes:

- Ser mayor de edad

- Tener disposición para participar.
- Ser usuario/a del servicio de metro.
- No presentar alguna condición mental que limitara su capacidad de respuesta.

Por otro lado, la elección final del entrevistado dependió del criterio profesional y la observación del entrevistador, quien debía identificar a las personas más accesibles y dispuestas a proporcionar información. Algunas preguntas orientadoras para la selección fueron;

- A. ¿Quiénes son más accesibles tanto física como socialmente?
- B. ¿Quiénes muestran mayor disposición para proporcionar información?

Proceso de entrevista

No se estableció un tiempo mínimo de duración, siempre que las preguntas fueran respondidas en sus tres momentos (antes, durante y después). Y las entrevistas no superaron los cinco minutos para garantizar la comodidad de ambas partes.

El audio se registró mediante dispositivos electrónicos (celular y grabadora), asegurando su funcionamiento, batería suficiente, espacio de almacenamiento y nivel de volumen adecuado antes de comenzar.

El encuadre de la entrevista comenzó con un saludo cordial y la explicación de que se trataba de una actividad académica, que sería anónima y que solo tomaría unos minutos. Si el entrevistado no aceptaba, se le agradecía igualmente. En caso de aceptación, se le informaba que sólo se grabaría el audio para no incomodarlo.

Durante la entrevista, el dispositivo se activó de forma discreta. Las preguntas se leyeron, de forma memorizada o textual, permitiendo siempre que el entrevistado tuviera tiempo suficiente para responder. En caso necesario, las preguntas se repitieron, remarcando las tres etapas temporales del análisis.

Si las respuestas eran breves, el entrevistador no presionaba, pero podía invitar al entrevistado a ampliar su respuesta si notaba disposición. También tenía la opción de solicitar mayor precisión en algunos casos, sin interrumpir, observando gestos, movimientos corporales o visuales.

Cierre y análisis

Al finalizar, se agradeció al entrevistado de manera cordial. Posteriormente, los audios fueron transcritos literalmente en un documento Word, incluyendo notas sobre interrupciones, partes poco audibles o contextos relevantes que pudieran influir en la interpretación.

El análisis de resultados se realizó a partir de la descomposición de las respuestas en categorías, organizadas en tablas y gráficas conforme a los indicadores de cada dimensión. En la medida de lo posible, se complementaron con datos cualitativos de la *Encuesta Origen-Destino 2017*, dada la naturaleza complementaria de ambas metodologías, con énfasis en la cualitativa.

2- Base de datos periodístico de *La Jornada*

La base de datos elaborada en este estudio comprende el periodo de 2013 a 2016 y está conformada por una serie de notas periodísticas extraídas del periódico *La Jornada*, todas ellas relacionadas con la Línea 12 del Metro de la Ciudad de México. Esta línea ha sido objeto de múltiples coberturas mediáticas, debido a los diversos eventos que han marcado su historia, desde su construcción hasta su operación y mantenimiento.

Las notas seleccionadas permiten un análisis más profundo de los acontecimientos, controversias y percepciones públicas que han influido en su desarrollo. A través de esta base de datos, se busca comprender cómo los medios de comunicación han narrado los procesos en torno a la Línea 12 y cuál ha sido su impacto en la opinión pública.

3- Encuesta Origen-Destino 2017

Las Encuestas Origen-Destino (EOD) constituyen una fuente fundamental de información sobre la movilidad espacial cotidiana en la Zona Metropolitana del Valle de México (ZMVM). Estos estudios recopilan datos sobre el volumen y la dirección de los flujos diarios de población, ofreciendo una imagen detallada de los patrones de viaje, como los modos de transporte, los horarios y los fines de desplazamiento. (INEGI, 2017).

Desde su primera edición en 1970, y posteriormente en 1983, 1994, 2007 y 2017, las EOD han permitido analizar la evolución de los desplazamientos urbanos, los cambios en la estructura territorial y las transformaciones en la relación entre crecimiento metropolitano y movilidad cotidiana (INEGI, 2017). Asimismo, los resultados obtenidos constituyen una base esencial para la planeación de la infraestructura vial, el estudio de la interacción entre la estructura urbana y los desplazamientos, y el análisis de los vínculos entre las características sociodemográficas y las prácticas de movilidad.

Realizada por el INEGI, la Secretaría de Movilidad (SEMOVI) y el Instituto de Planeación Democrática y Prospectiva de la Ciudad de México, la EOD 2017 ofrece información esencial para la planificación del transporte público, la gestión de la infraestructura vial y la formulación de políticas de movilidad sustentable. Además, sus resultados revelan las desigualdades territoriales y sociales en el acceso a los servicios urbanos, constituyéndose como una fuente clave para comprender la producción y organización del espacio.

A partir de estos métodos, se establece una matriz de observación basada en la tríada conceptual de Henri Lefebvre: espacio concebido, espacio percibido y espacio vivido. Antes de proceder con el análisis, se presenta la matriz operacional que no solo señala las dimensiones del espacio a evaluar, sino también sus indicadores e instrumentos.

2.2 Dimensiones de observación

Para guiar el análisis empírico, se establecieron tres dimensiones de observación, que permiten abordar la producción del espacio urbano desde distintos niveles y lógicas, desde su planificación institucional, hasta su uso cotidiano y su carga simbólica; estructuradas a partir de la tríada conceptual de Henri Lefebvre:

- **Dimensión física-material, espacio concebido**
- **Dimensión social, espacio percibido**
- **Dimensión simbólica, espacio vivido**

Esta herramienta permitió organizar de forma estructurada los indicadores e instrumentos correspondientes a cada dimensión, facilitando el análisis tanto individual como interrelacionado de cada una. Gracias a esta matriz, fue posible identificar cómo se planifica, se experimenta y se resignifica el espacio urbano en torno a la Línea 12 del Metro, integrando aspectos materiales, prácticos y simbólicos en una lectura compleja del territorio.

“La materialidad de la práctica social [práctica espacial, representación del espacio y espacio de representación] y el papel central del cuerpo humano [lo percibido, lo concebido y lo vivido]” (Schmid, 2008, p. 40). Cada dimensión se analiza de forma independiente a través de una matriz operacional que incluye indicadores específicos, lo que facilita tanto su estudio individual como su interrelación en el contexto urbano.

Matriz Operacional de la Tríada de los Espacios

Dimensión del espacio	Indicadores	Instrumento
Concebido Lo que los planificadores crean (y proyectan).	Representaciones oficiales: Mapas y planos urbanos.	Mapas de la ciudad, INEGI
	Distribución del espacio: Densidad poblacional y organización del territorio.	
	Normativas urbanas: Códigos y regulaciones del espacio.	
	Infraestructura física: Señalización y cartelería, imagen	
	Indicadores estadísticos: Densidad de población.	
Percibido Lo que los ciudadanos viven materialmente en su día a día.	Infraestructura física: Calles, avenidas y rutas.	Encuesta Origen-Destino, Entrevistas y Periódico La Jornada
	Espacios de interacción social: Parques, plazas y áreas públicas.	
	Accesibilidad y conectividad: Vías principales.	
	Prácticas espaciales: Actividades cotidianas (trabajo, ocio, interacción social).	
	Uso de suelo: Uso práctico del territorio (por ejemplo, comercio, venta)	
	Condiciones ambientales: Calidad del aire, ruido y contaminación visual.	
	Patrones de movilidad: Desplazamientos diarios para actividades <u>cotidianas</u> .	
Vivido Lo que los ciudadanos perciben o interpretan simbólicamente sobre su entorno urbano.	Monumentos y espacios de memoria: Sitios históricos y de encuentro.	Entrevistas y Periódico La Jornada
	Entornos naturales y urbanos: Paisajes y espacios naturales.	
	Memorias colectivas: Lugares comunitarios de encuentro.	
	Percepción de seguridad: Sensación de bienestar y seguridad.	
	Sentimiento de pertenencia: Conexión emocional con el lugar.	

Todo el material recolectado permite conectar la teoría y ver cómo se manifiestan en un contexto urbano real como la Línea 12, para cobrar sentido práctico. Usar entrevistas, encuestas, notas periodísticas y observación directa permite abordar el fenómeno desde diferentes ángulos, lo cual le da mayor profundidad y validez al estudio.

Permitiendo triangular información: Comparar lo que dicen los usuarios (entrevistas), lo que reportan los medios (*La Jornada*) y lo que revelan los datos duros (*Encuesta Origen-Destino*) ayuda a detectar coincidencias, contradicciones y matices importantes. Dando una mirada integral de la realidad urbana, como producto de relaciones múltiples y cambiantes.

CAPÍTULO 3. EL ESPACIO CONCEBIDO

(Planos, mapas, imágenes, diseño físico)

Este capítulo analiza la transformación de la Ciudad de México y de Tláhuac desde el siglo XX hasta el XXI, a través del desarrollo del sistema de transporte colectivo Metro, en específico de la nueva Línea 12. A través de este enfoque, se identifican las formas en que la infraestructura de transporte ha modelado el crecimiento de la ciudad, con especial atención a los impactos sociales, económicos y urbanísticos que han acompañado estas transformaciones.

Es necesario mencionar que el Distrito Federal cambió oficialmente su nombre a Ciudad de México (CDMX) el 29 de enero de 2016, aunque el proceso de transición se consolidó a lo largo de 2017. Como parte de esta transformación política y administrativa, las Delegaciones también fueron reemplazadas por Alcaldías. Esta aclaración resulta pertinente, porque algunos datos analizados son anteriores a esta fecha.

La Línea 12 desde el espacio concebido de Lefebvre, representó un intento planificado por conectar Tláhuac con el resto de la ciudad, prometiendo modernidad y desarrollo. Durante el siglo XX, la Ciudad de México experimentó un crecimiento acelerado, lo que exigió nuevas formas de organizar el territorio y facilitar la movilidad. En este contexto, la planeación urbana dio lugar a un “espacio concebido”, tal como lo planteaba Henri Lefebvre en “La producción del espacio”, donde el poder y los especialistas modelaron la ciudad mediante infraestructuras funcionales orientadas al control y a la eficiencia.

Lefebvre, señala que este tipo de espacio, domina todo, especialmente en el contexto urbano, controlado por el poder (1974, pp. 60 y 328). En el caso de la Ciudad de México, este proceso se materializó, entre otras cosas, en la creación del Sistema de Transporte Colectivo Metro, inaugurado en 1969, como una solución a la creciente necesidad de movilidad masiva en la capital.

El metro, como emblema del “espacio concebido”, se diseñó con el objetivo de conectar las principales zonas urbanas bajo una lógica de homogeneización del espacio, desplazamiento rápido, controlado, y articulación con otras formas de transporte. Durante las décadas posteriores, su expansión permitió conectar zonas periféricas con el centro, mejorando la accesibilidad y reorganizando flujos urbanos. Sin embargo, este modelo también mostró limitaciones, pues la lógica técnica y estandarizada del sistema a menudo no respondía a las complejidades sociales del territorio que atravesaba.

En el siglo XXI, este tipo de intervenciones continuó expandiéndose hacia las zonas más periféricas del Valle de México, como la Alcaldía Tláhuac, ubicada al sureste de la ciudad. Tradicionalmente rural y con una dinámica social distinta al resto de la capital, Tláhuac fue integrada al sistema de movilidad urbana a través de la construcción de la Línea 12 del Metro, inaugurada en 2012. Esta línea buscó mejorar la conectividad de la alcaldía con otras zonas densamente pobladas como Iztapalapa y Xochimilco.

La llegada del metro a Tláhuac refleja, la imposición de un “espacio concebido” que intenta homogeneizar el territorio urbano mediante grandes proyectos de infraestructura. Si bien la Línea 12 representó una mejora significativa en términos de accesibilidad y movilidad para los habitantes, también expuso problemáticas asociadas a una planeación desconectada de las realidades locales: desplazamiento de comunidades, gentrificación incipiente, y falta de integración con otras redes de transporte público en la zona.

Así, tanto en el siglo XX como en el XXI, el sistema de transporte, y en particular el metro, ha sido una herramienta clave en la configuración del espacio urbano de la Ciudad de México. Su expansión hacia zonas como Tláhuac representa no solo un esfuerzo por conectar a una metrópoli en constante crecimiento, sino que también constituye la expresión del poder técnico y político de ciertos grupos sociales que definen cómo debe organizarse y moverse la ciudad.

En este sentido, la movilidad y el transporte no son sólo medios funcionales, sino elementos centrales en la producción del espacio urbano. Para profundizar en esta complejidad, es necesario detenerse en las dimensiones que conforman el espacio social según Lefebvre: concebido, percibido y vivido, categorías que permiten desentrañar los múltiples niveles en los que el espacio urbano es producido y significado.

3.1 Ciudad de México: planificación urbana y el metro en el siglo XX

Este subapartado examina el desarrollo de la infraestructura urbana en la Ciudad de México durante el siglo XX, con especial atención al papel del Sistema de Transporte Colectivo Metro y cómo éste se vincula al concepto de “espacio concebido” de Lefebvre.

En este contexto, el estudio de la planificación urbana y la creación del sistema de transporte colectivo Metro resulta fundamental para comprender la forma en que el Estado mexicano concibió, representó y materializó el orden urbano durante el siglo XX.

La ciudad, más allá de su estructura física, puede entenderse como un “estado de ánimo colectivo”, un conjunto de costumbres, tradiciones y actitudes organizadas que se transmiten de generación en generación, configurando una identidad común (Park, 1999). Históricamente las ciudades han sido un crisol de razas, gentes y culturas y la base más favorable para nuevos heterogéneos biológicos y culturales que enriquecen su diversidad (Wirth, 2005).

En este sentido, la ciudad no es solo un espacio construido, sino una unidad total que se produce, organiza y planifica con el fin de dar forma a una convivencia que permita el desarrollo de sus habitantes. La Ciudad de México, una de las metrópolis más grandes y dinámicas del mundo, es un claro ejemplo de cómo la infraestructura vial y la planificación urbana han jugado un papel crucial en su desarrollo y modernización.

A lo largo de su historia, esta ciudad ha experimentado transformaciones significativas, especialmente en el ámbito del transporte y vialidades. Desde sus primeras etapas como un asentamiento rural, la ciudad ha tenido que adaptarse a un crecimiento poblacional sin precedentes y a una urbanización acelerada que demandaba reformas profundas en su infraestructura y una reorganización territorial pensada desde una lógica técnica, social y política.

Desde una perspectiva histórica, durante el siglo XX, la Ciudad de México atravesó por diversas fases de crecimiento, especialmente bajo el gobierno de Porfirio Díaz (1876-1911), quien instauró un régimen dictatorial conocido como el Porfiriato, que se caracterizó por una modernización significativa en infraestructura urbana.

Durante el porfiriato, se promovió el desarrollo de una infraestructura urbana y de transporte que transformó profundamente la configuración de la Ciudad de México. Entre las obras más destacadas se encuentran el trazado y embellecimiento del Paseo de la Reforma, concebido como un eje monumental inspirado en los modelos urbanos europeos, particularmente el de París. Paralelamente, se construyó una amplia red de ferrocarriles urbanos o tranvías, que constituyó el primer sistema de transporte colectivo de la ciudad.

Este sistema no solo facilitó la movilidad dentro del casco antiguo y las nuevas colonias de reciente formación, sino que también conectó a la municipalidad de México con las municipalidades foráneas. Gracias a esta red, era posible desplazarse en tranvía desde el Zócalo hasta localidades como Azcapotzalco, la Villa de Guadalupe, Tacuba, Tacubaya, Mixcoac, Tlalpan o Xochimilco. Como espacio concebido y percibido, el sistema tranviario representó un primer paso hacia la metropolización de la capital, al articular distintos núcleos urbanos del entonces Distrito Federal mediante una red de transporte colectivo.

La ciudad dejó de ser una urbe predominantemente rural, con una infraestructura vial limitada, para convertirse en una de las mayores concentraciones urbanas del mundo. Sin embargo, este proceso de modernización estuvo

acompañado de una creciente desigualdad social, explotación laboral y despojo de tierras a las comunidades rurales.

Estas tensiones sociales finalmente desembocarían en la Revolución Mexicana (1910-1920). Este levantamiento resultó en el derrocamiento de Porfirio Díaz en 1911, dando paso a una nueva etapa en la historia del país. Tras la Revolución, la Ciudad de México continuó su expansión y consolidación urbana.

Ante ello, durante las décadas de 1946 a 1981 se privilegió el autotransporte urbano de pasajeros, controlado por propietarios particulares bajo un esquema de concesiones privadas con subsidios e intervención estatal (Espinoza, 1975:120). Este modelo de transporte, basado en camiones de combustión interna, ofrecía mayor flexibilidad que las vías férreas y podía adaptarse con rapidez a la expansión del cuerpo urbano. Entre 1950 y 1970, la población del Distrito Federal se duplicó (Navarro, 1984), impulsando así una fase de crecimiento demográfico y espacial sin precedentes en la historia de la capital.

Hacia mediados del siglo XX, la Ciudad de México se consolidó como el principal centro industrial y económico del país, al concentrar un alto número de empresas y convertirse en la entidad productiva más importante de México durante varias décadas. Al mismo tiempo, la capital albergó los servicios de salud, educación e instituciones gubernamentales de mayor jerarquía, reafirmando su histórico papel central dentro de la red urbana nacional.

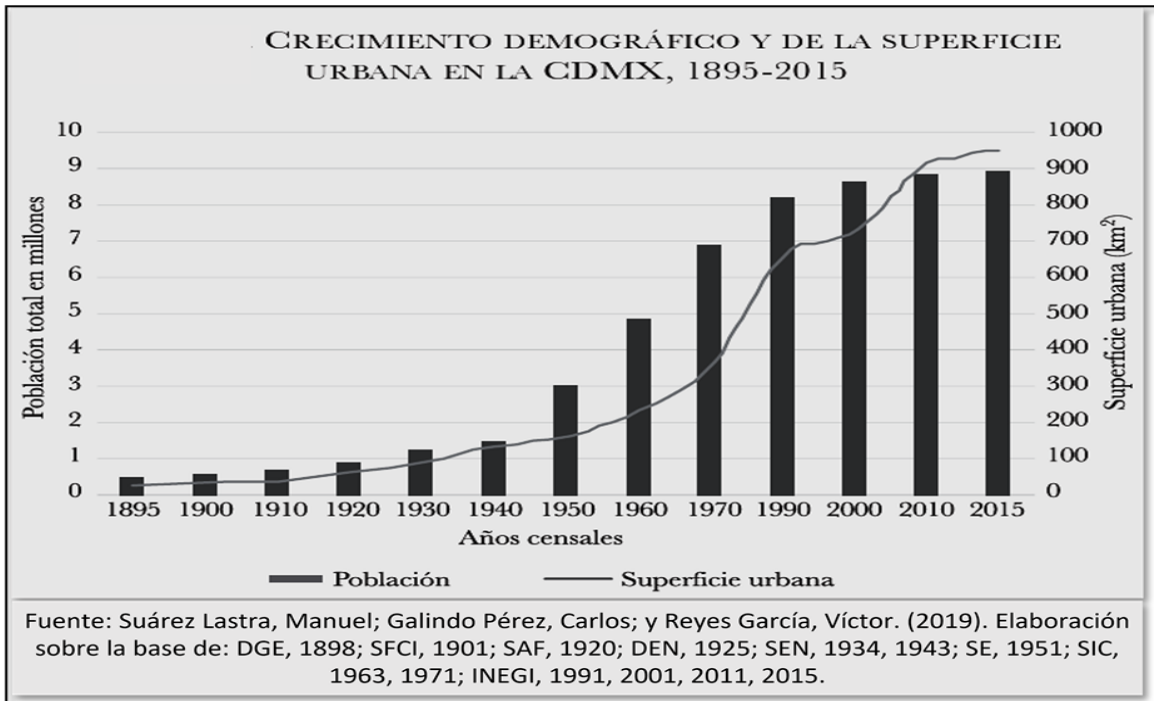
En ese contexto, el espacio urbano se expandió mediante la formación de nuevas colonias y un proceso de metropolización que integró a las antiguas municipalidades del Distrito Federal en una misma estructura territorial. Sin embargo, el sistema de transporte tranviario pronto resultó insuficiente para movilizar a la creciente población urbana. Además, la organización sindical de sus trabajadores, agrupados en un gremio independiente y con capacidad de presión, se percibía como un desafío al control político del régimen priista.

Esta transformación puso en evidencia la necesidad urgente de una planificación urbana integral que organizara el territorio, orientara el crecimiento urbano y atendiera las nuevas demandas de servicios básicos, transporte y vivienda. El creciente aumento en el número de vehículos generó graves problemas de congestión vial.

Ante este desafío, se hizo cada vez más evidente la necesidad de contar con un sistema de transporte público más eficiente y de mayor capacidad, similar a los sistemas que ya existían en otros países como Francia y ciudades como Nueva York, donde los trenes eléctricos, conocidos como metros, resolvían en gran medida los problemas de movilidad (Hernández, 1991). Por su parte, un sector mayoritario de la población urbana no tenía, ni tiene actualmente acceso a la adquisición de automóviles lo que agrava la desigualdad.

El proceso de urbanización también fue impulsado por políticas de industrialización y un auge en la migración interna. Miles de personas provenientes del campo, buscando mejores oportunidades, llegaron a la Ciudad de México en busca de trabajo, lo que agudizó la presión sobre los servicios urbanos y la infraestructura existente.

La acelerada expansión demográfica y territorial de la Ciudad de México durante la segunda mitad del siglo XX y la migración masiva fue un factor determinante en el crecimiento desmesurado de la población capitalina en la década de 1940 y 1950 (como se muestra en la gráfica), lo que evidenció la necesidad urgente de modernizar y ampliar la infraestructura vial y de transporte público. En ese contexto, la planificación urbana adquirió un carácter estratégico, orientada no solo a resolver problemas de movilidad, sino también a integrar a los nuevos sectores sociales que llegaban a la ciudad.



Esta transformación incluyó la implementación de un sistema de transporte masivo, el metro, que mejoró considerablemente la movilidad en una ciudad en constante desarrollo. El proceso de urbanización en México comenzó aproximadamente en la década de 1940, durante el sexenio de Miguel Alemán Valdés (1946-1952) (Garza, 2003; Sánchez-Mejorada, 2005), Como parte de las políticas modernizadoras del país, la ciudad empieza a cambiar su estructura territorial y se delimita geográficamente (Bojórquez, 2011).

En 1941, con la Ley Orgánica del Distrito Federal, entre otras iniciativas, se delimita el territorio de la Ciudad de México a las cuatro delegaciones centrales (Cuauhtémoc, Benito Juárez, Miguel Hidalgo y Venustiano Carranza) y 12 delegaciones restantes que serían el Distrito Federal (Unikel, 1968). Esta delimitación territorial fue un paso clave en los intentos de institucionalizar la planificación urbana, incorporando criterios de zonificación, usos de suelo y jerarquización de servicios.

Aunque la idea de construir un sistema de transporte subterráneo en la Ciudad de México se planteó desde principios del siglo XX, no fue sino hasta finales de la

década de 1960 cuando el proyecto se materializó. Durante el gobierno de Gustavo Díaz Ordaz (1964-1970) se inició la construcción del Metro, y en 1969 se inauguró la Línea 1, que conectó Observatorio, en el poniente de la ciudad, con Pantitlán, en el oriente (Metro, 2015a).

El desarrollo del sistema continuó bajo la administración de Luis Echeverría Álvarez (1970-1976), quien dio seguimiento al proyecto y consolidó la expansión inicial con la apertura de las Líneas 2 y 3, completadas hacia 1972. De esta manera, entre 1967 y 1972 se configuró la primera red estructural del Sistema de Transporte Colectivo Metro, concebido como una respuesta a la creciente demanda de movilidad y como un emblema del impulso modernizador del Estado mexicano durante ese periodo.

La segunda etapa, que comprendió de 1977 a 1982, tuvo lugar bajo la presidencia de José López Portillo (CDHDF, 2017). La inauguración del metro fue un acontecimiento clave para la movilidad urbana, ofreciendo una alternativa de transporte rápido y eficiente, y marcando el inicio de una nueva era en la infraestructura vial y de transporte de la capital.

El metro no solo mejoró la movilidad, sino que también tuvo un impacto significativo en la distribución social y económica de la ciudad. Las áreas periféricas, como las Alcaldías de Tláhuac, Xochimilco e Iztapalapa, experimentaron un acceso más directo y rápido a zonas de empleo y servicios, lo que favoreció su integración al tejido urbano de la capital. Esta nueva conectividad promovió un proceso de descentralización económica, permitiendo que más habitantes tuvieran acceso a oportunidades laborales en el centro de la ciudad, lo que a su vez modificó la estructura económica y social del área metropolitana. (Saskia, 1991).

El Metro de la Ciudad de México, es el principal medio de transporte público en la ciudad, que comenzó como un modelo inspirado por sistemas exitosos en otras grandes ciudades como Nueva York y París, rápidamente se convirtió en uno de los más grandes y utilizados del mundo. Al día de hoy, es un referente en cuanto a cobertura y capacidad, transportando millones de personas diariamente y cubriendo

una extensa red de más de 200 kilómetros de vías subterráneas y elevadas (Metro, 2015a).

La expansión y modernización del sistema ha sido clave para hacer frente a las crecientes demandas de movilidad en una ciudad con una población en constante aumento. A pesar de los avances, el sistema de transporte de la Ciudad de México ha enfrentado desafíos significativos, como el crecimiento acelerado de la población, la infraestructura envejecida y la congestión en las horas pico. Para mitigar estos problemas, se han llevado a cabo diversas acciones, como la modernización de las líneas existentes, la incorporación de nuevos trenes, y la construcción de nuevas rutas que amplíen la cobertura del metro (STC, 2018).

A pesar de estos esfuerzos, el sistema sigue siendo un reto para la ciudad, pero es esencial para garantizar una movilidad sostenible. Hoy en día, la Ciudad de México se enfrenta a nuevos retos, como la necesidad de modernizar el sistema de metro, la expansión de nuevas alternativas de transporte como los sistemas de bicicletas públicas y el uso de tecnologías innovadoras, como vehículos eléctricos y automatizados, recursos cruciales para garantizar la movilidad en el futuro de una ciudad cada vez más interconectada y consciente de sus necesidades ambientales (Secretaría de Movilidad, 2019).

La experiencia de la Ciudad de México a lo largo de los siglos, demuestra que la planificación urbana no puede entenderse únicamente como un ejercicio técnico o administrativo, sino como una herramienta fundamental no solo para estructurar el espacio físico, sino también las dinámicas sociales que lo habitan.

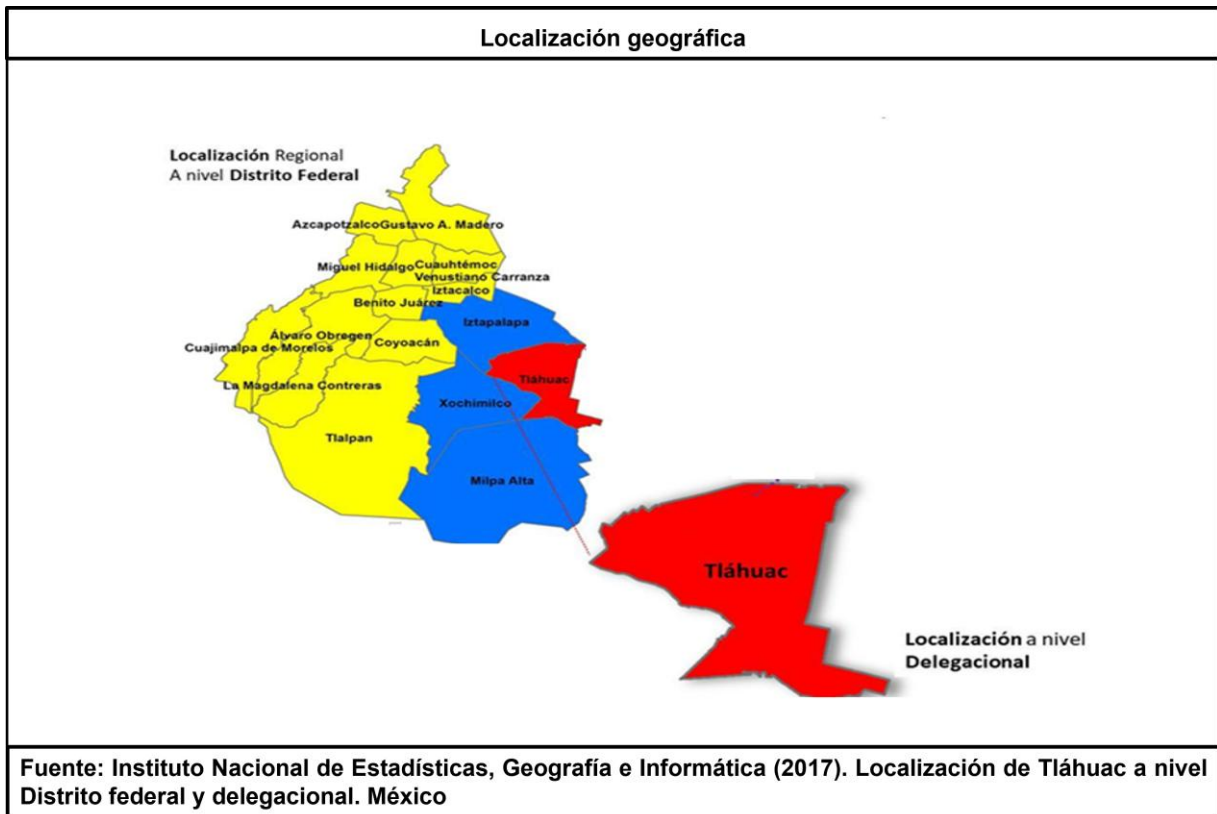
En este sentido, la ciudad y su sistema de transporte, especialmente el metro, son expresiones concretas de ese espacio concebido: una representación material del orden urbano imaginado desde el poder institucional. A través de intervenciones como la expansión del metro y la reorganización del territorio, se buscó no solo facilitar la movilidad, sino también proyectar una idea de ciudad moderna, integrada y eficiente.

Así, la planificación urbana se convirtió en un instrumento clave para materializar esa visión, estructurando tanto el espacio físico como las dinámicas sociales que en él se desarrollan. Este proceso de expansión Tláhuac, donde la incorporación de la Línea 12 del metro representa un cambio fundamental en la conectividad de la ciudad.

3.2 Tláhuac y la expansión demográfica

Este subapartado examina la transformación de Tláhuac como un espacio de transición entre lo rural y urbano, dentro del marco de la expansión metropolitana de la Ciudad de México, y la llegada de la Línea 12, un proceso que refleja una planificación urbana centralizada en el siglo XXI. El espacio concebido en este contexto corresponde al diseño de ciudad imaginado por autoridades, urbanistas y planificadores, que con frecuencia entra en tensión con las formas cotidianas en que los habitantes viven y se apropian del territorio.

Tláhuac o San Pedro Tláhuac, antiguamente llamado *Cuitláhuac Ticic*, que significa: “lugar de excrecencias acuáticas (geográfico), en donde están los hombres del conocimiento supremo antiguo (cósmico)” (Martínez, 2008). Se ubica al suroeste de la Ciudad de México. La región se caracteriza por ser una zona de transición que va de lo rural a lo urbano, colindando con una delegación [Alcaldía] completamente urbanizada: Iztapalapa y otra totalmente rural: Milpa Alta (Camargo, 2015).



Los pueblos originarios de Tlahuac enfrentaron presiones crecientes por la expansión de la ciudad, lo que dio lugar a conflictos por la tierra, procesos de expropiación y una transformación paulatina de los ejidos. Sin embargo, la organización social comunitaria permitió resistir ciertas imposiciones urbanísticas, conservando festividades, estructuras barriales y sistemas de gobierno local.

Durante la primera mitad del siglo XX, Tlahuac conservaba su esencia de pueblo con un carácter rural y periférico, por este motivo solían llamarlo "La Provincia del Anáhuac" (Gaxiola, 2016). Sin embargo, entre la década de 1940 y 1970, el país experimentó un periodo de fuerte crecimiento económico, impulsado por la industrialización, la expansión urbana y el fortalecimiento del Estado como actor central en la economía. Este proceso, iniciando durante el gobierno de Manuel Ávila Camacho (1940-1946) y se consolidó bajo Miguel Alemán Valdés (1946-1952) (Romero, 2024).

La expansión de la mancha urbana hacia el sur integro progresivamente zonas rurales como Tláhuac a la ciudad, generando cambios en el uso del suelo y una creciente demanda de servicios básicos. La urbanización estuvo acompañada de transformaciones ambientales significativas, como el entubamiento de manantiales, canales y lagos, culminado hacia 1948, lo que provocó la pérdida de tierras agrícolas y la escasez de agua.

Ante estas condiciones, muchos campesinos migraron hacia zonas más céntricas en busca de empleo, proceso que implicó también la pérdida de lenguas originarias y tradiciones rurales, así como una paulatina aculturación, Este fenómeno afectó tanto a los habitantes locales como a migrantes provenientes de municipios cercanos, como Chalco, marcando así la llegada del mundo moderno a Tláhuac (Martínez, 2008).

A partir de la década de 1980, la acelerada urbanización de la Ciudad de México intensificó el desarrollo de Tláhuac, transformando su estructura social y económica. En las últimas décadas, la alcaldía ha experimentado un proceso de integración metropolitana que combina elementos de su pasado prehispánico y colonial, como los pueblos originarios y las chinampas, con expresiones de modernidad urbana. Por ello, Tláhuac es reconocida como una zona que “renace”, en tanto mantiene su identidad cultural al tiempo que se adapta a las dinámicas de una ciudad en expansión (Gaxiola, 2016).

En este sentido, Tláhuac constituye un espacio donde se materializan las interacciones entre lo concebido, lo percibido y lo vivido, en términos Lefebvrianos, evidenciando cómo las políticas de expansión metropolitana reconfiguran no solo el territorio físico, sino también las prácticas y significados asociados al habitar urbano.

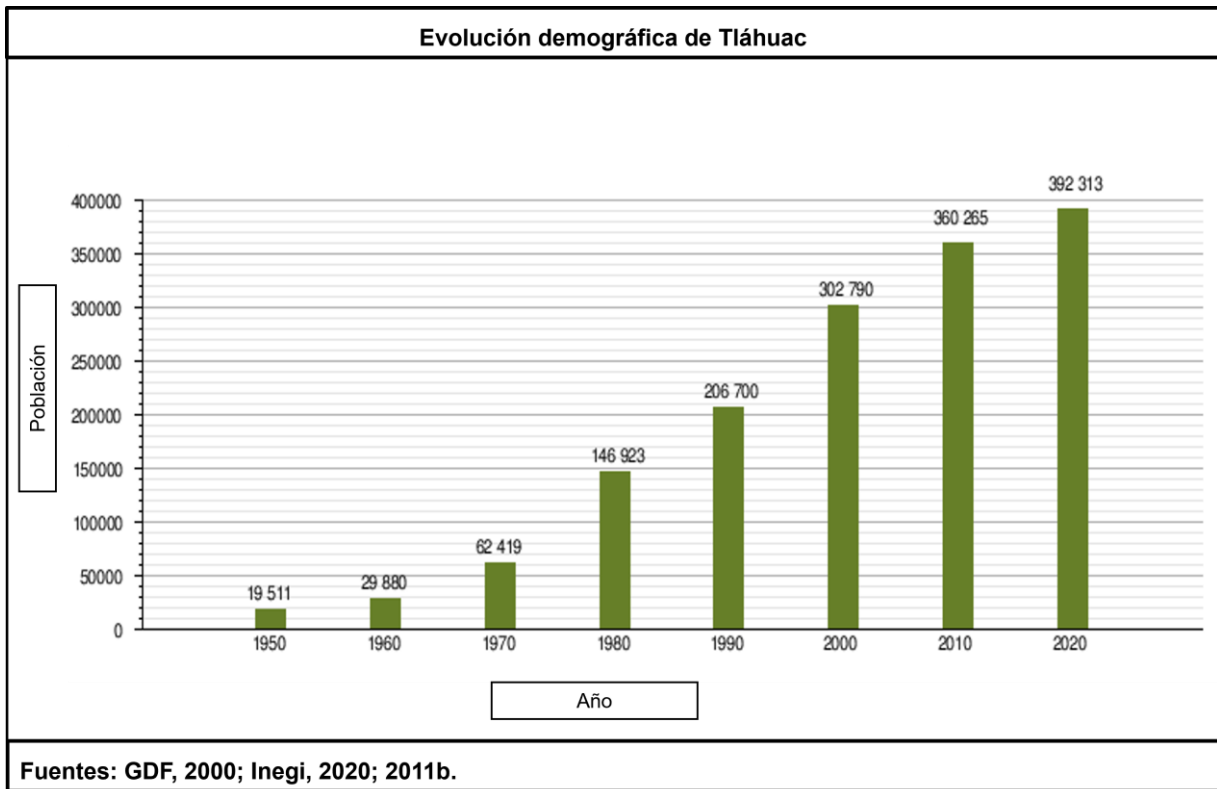
En el siglo XXI, Tláhuac se ha consolidado como parte de la metrópoli capitalina, impulsada por la expansión del transporte y la urbanización derivada de la Línea 12 del Metro. Estos procesos han fortalecido su integración económica y territorial, aunque también han generado tensiones entre el desarrollo urbano y la conservación de su identidad rural y ambiental.

Caracterización de la zona de Tláhuac y su población

En este contexto, el espacio físico de Tláhuac constituye un territorio estratégico dentro de la estructura metropolitana, donde confluyen funciones ecológicas, agrícolas y urbanas que reflejan su condición de zona de transición. La alcaldía abarca una superficie total de 8,534.62 hectáreas que representa el 5.75% de la CDMX. Su altura se encuentra alrededor de 2250 metros sobre el nivel del mar.

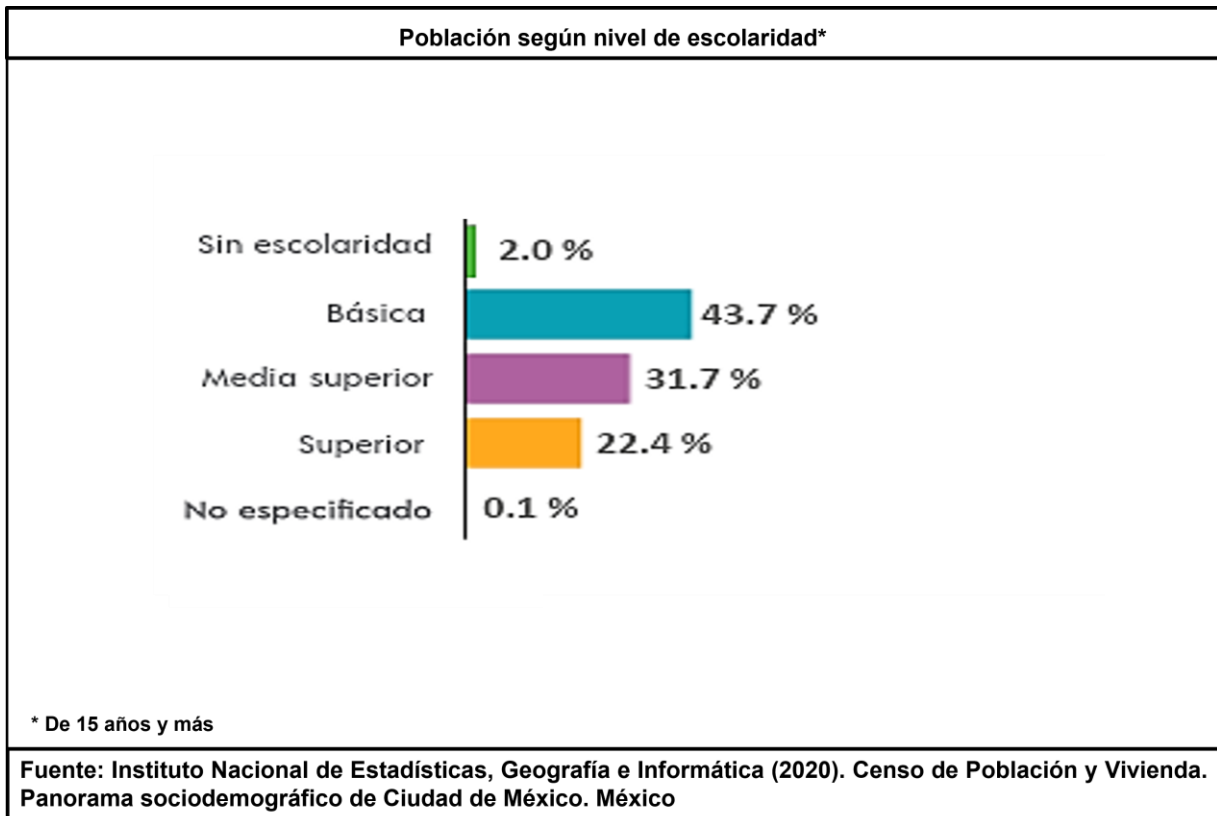
En términos de uso de suelo, predominan las áreas agrícolas, con 5642 hectáreas, seguidas por la zona urbana 2312 hectáreas, los pastizales 270 hectáreas, cuerpos de agua 221 hectáreas. Además, se registran 101 hectáreas reforestadas, que contribuyen a la preservación ambiental del territorio (Gaceta Oficial de la CDMX, 2017; Pronatura México A.C., 2021; INEGI, 2020).

Estas condiciones geográficas y territoriales han influido directamente en la conformación social de Tláhuac. La disponibilidad desigual de servicios, la mezcla de áreas agrícolas con zonas urbanizadas y la cercanía con otras alcaldías en expansión han favorecido una dinámica poblacional diversa. La población de Tláhuac refleja la diversidad social y cultural de una zona en transición entre lo rural y lo urbano.



Según el Censo de Población y Vivienda 2020 (INEGI), Tláhuac cuenta con aproximadamente 360,000 habitantes, de los cuales una mayoría pertenece a grupos en edad productiva, con una edad promedio cercana a los 30 años. Este perfil joven se asocia al crecimiento de nuevos asentamientos y a la expansión de servicios vinculados a la urbanización reciente como el transporte. Estos cambios demográficos demandan una atención especial en aspectos sociales y educativos, pues son claves para el desarrollo integral de la comunidad.

De acuerdo con datos del INEGI (2020), la distribución del nivel educativo entre la población de 15 años y más en Tláhuac muestra que el 2.0 % no cuenta con escolaridad, el 43.7 % tiene educación básica, el 31.7 % ha cursado la media superior y el 22.4 % cuenta con estudios de nivel superior; un 0.1 % no especificó su nivel de estudios. Esta distribución refleja una concentración significativa en los niveles básicos de educación, lo que evidencia las desigualdades persistentes en el acceso a oportunidades educativas dentro de la demarcación.



Los niveles de ingreso y escolaridad en la Alcaldía Tláhuac se encuentran ligeramente por debajo del promedio general de la Ciudad de México (CONAPO, 2020, INEGI, 2020). Esto significa que, en comparación con otras demarcaciones de la capital, una proporción significativa de la población de Tláhuac percibe ingresos menores y posee un nivel educativo menos elevado.

En este contexto, el sistema de transporte emerge como un elemento clave para comprender las transformaciones recientes del territorio y las dinámicas de movilidad que configuran la vida cotidiana en Tláhuac. La expansión de esta red, particularmente con nuevas líneas, como la Línea 12, ha transformado el entorno urbano y social de la demarcación. En este sentido, el Metro constituye no solo una infraestructura de movilidad, sino también un dispositivo territorial que modifica los patrones de desplazamiento y redefine la relación entre Tláhuac y el resto de la ciudad.

3.3 La Línea 12: un precedente para la transformación

Este subcapítulo analiza el proceso de urbanización de la Alcaldía Tláhuac, destacando en cómo el sistema de transporte público, especialmente con la inauguración de la Línea 12 del metro ha impulsado el crecimiento de la zona. Este proceso refleja no sólo la transformación física del espacio de la alcaldía, sino también los impactos sociales y económicos derivados de la modernización del transporte en una ciudad metropolitana.

Abordando el espacio concebido, entendido como la ciudad que alberga tanto la Alcaldía Tláhuac como el trazo de la Línea 12 del Metro, han provocado una reconfiguración profunda del entorno urbano. Durante las últimas décadas, Tláhuac ha experimentado una urbanización acelerada que ha transformado su perfil demográfico y económico impulsada en gran medida por la infraestructura de transporte que conecta esta zona con el resto de la metrópoli.

Históricamente, “Los pueblos de Tláhuac se hallaban comunicados con la ciudad de México por una extensa red de canales, calzadas y caminos serranos “. (Martínez, 2019b). La construcción de infraestructuras viales, como la avenida Tláhuac, ha sido crucial, ya que conecta la alcaldía con otras zonas de la capital y facilita el acceso a áreas comerciales y de servicios, reflejando así el impacto de la urbanización en el sureste de la Ciudad de México.

La Línea 12 del Metro, inaugurada el 30 de octubre de 2012 (STC, 2014), representó un parteaguas en la conectividad de la zona y se convirtió en un símbolo de integración territorial al resto de la capital. Sin embargo, esta integración también ha traído consigo retos en materia de planeación y sostenibilidad, evidenciando tensiones entre la expansión urbana, la disponibilidad de servicios y la preservación del entorno natural.

Actualmente, el transporte en Tláhuac constituye un factor central para comprender su transformación social y territorial, pues no solo facilita la movilidad

cotidiana, sino que redefine los límites entre lo urbano y lo rural, configurando nuevas formas de habitar y relacionarse con la metrópoli.

A principios del siglo XX, se pone en marcha el Programa Integral de Transporte y Vialidad 2001-2006, que tiene como objetivo principal del Gobierno del Distrito Federal (GDF) “en materia de transporte y vialidad dentro de un marco de desarrollo sustentable, garantizar la movilidad de las personas y los bienes de las regiones de la Ciudad de México, así como facilitar la accesibilidad a su entorno urbano” (SEMOVI, 2019), entre cuyos objetivos se incluyó la creación de la Línea 12.

La Línea 12 no solo ha mejorado la conectividad de la zona con el resto de la capital, sino que también ha transformado su estructura urbana y su perfil demográfico. La inauguración de la Línea 12, conocida como la “Línea Dorada”, el 30 de octubre de 2012, marcó un hito en la modernización del transporte en la ciudad (STC, 2014).

Esta línea conecta el sur de la ciudad con el resto de la red del Metro, facilitando el acceso de los habitantes de Tláhuac a otras áreas clave de la capital. Gracias a esta infraestructura, la movilidad de miles de personas ha mejorado considerablemente, y al mismo tiempo, ha impulsado un cambio significativo en el desarrollo urbano de la zona.

El acceso mejorado a otras zonas de la ciudad gracias al Metro permitió que Tláhuac se integrara de manera más eficiente en la dinámica económica y social del área metropolitana. Además, la migración interna hacia la alcaldía, impulsada por la búsqueda de viviendas más accesibles, ha generado una población diversa en términos de estratos sociales.

Este fenómeno ha dado lugar a nuevos retos en la planificación urbana, que se reflejan en la construcción de la Línea 12. Esta obra impulsó el desarrollo de vialidades, redes de servicios básicos y equipamientos urbanos, con el objetivo de reorganizar el territorio y mejorar la infraestructura de la zona.

Hoy en día, la Avenida Tláhuac es una de las principales vías de la zona, convirtiéndose en un eje clave en la movilidad del sureste capitalino. La incorporación de la Línea 12 del Metro a la red de transporte ha sido un hito para mejorar la conectividad de la alcaldía, aliviando la congestión vehicular y optimizando la movilidad.

No obstante, el crecimiento urbano de Tláhuac sigue presentando retos, especialmente en lo que respecta al desarrollo de infraestructura suficiente para satisfacer las necesidades de su población creciente. La ampliación de la red de transporte público, junto con una mejor planificación urbana, es esencial para evitar problemas de saturación y garantizar una integración más eficiente con el resto de la ciudad.

A pesar de la expansión urbana, algunos sectores mantienen su carácter rural y agrícola, lo que otorga a Tláhuac una identidad única con una mezcla de vestigios prehispánicos, como las chinampas, y una infraestructura moderna.

Desde un enfoque técnico-arquitectónico, la Línea 12 ha provocado una transformación significativa del paisaje físico en las zonas que atraviesa. Como parte estratégica de la red de transporte metropolitano, esta línea representa decisiones de planificación urbana orientadas a mejorar la movilidad y la conectividad, especialmente en zonas con un acceso históricamente limitado al transporte público eficiente.

Más allá de su dimensión estructural, la Línea 12 influye directamente en las prácticas sociales, en la apropiación del espacio y en las relaciones que los habitantes establecen con su entorno. Se convierte en un eje articulador que no solo conecta físicamente distintos territorios, sino que también contribuye a la reconfiguración de identidades, dinámicas comunitarias y modos de vida.

Actualmente, la Ciudad de México enfrenta una serie de desafíos complejos. Más de tres millones de automóviles circulan diariamente, y más de 15 millones de personas se desplazan por su territorio, lo que genera presiones significativas en

términos de vivienda, empleo, salud pública y, especialmente, movilidad. “La población mundial actual de 7.600 millones de personas alcanzarán los 8.600 millones para el año 2030. Además, llegará a 9.800 millones para 2050 y a 11.200 para 2100”, lo cual exige soluciones de transporte más eficientes, sostenibles y equitativas (Naciones Unidas, 2017).

Ante esta realidad, la construcción de la Línea 12 se concibió como una respuesta integral a los problemas de movilidad urbana. Esta línea ofrece una alternativa de transporte masivo más rápida, segura y menos contaminante para miles de personas que habitan en las zonas conurbadas del sur-oriente de la ciudad. Su infraestructura no solo mejora la conectividad, sino que también contribuye activamente a reconfigurar el paisaje urbano y las formas en que se vive y se experimenta la ciudad.

A pesar del crecimiento acelerado, la expansión urbana en Tláhuac no siempre ha estado acompañada de una planeación urbana integral. En muchas ocasiones, la urbanización avanzó más rápido que la capacidad institucional para ordenar el territorio. La ausencia de políticas claras de zonificación y control del uso de suelo provocó que se consolidaran asentamientos irregulares en zonas de valor ecológico o agrícola, lo que dificultó no solo la construcción de la Línea 12, sino también generó conflictos con la población.

Además, los planes de desarrollo urbano en Tláhuac han sido mayormente diseñados desde una lógica centralizada y dominante, sin considerar a sus habitantes ni las necesidades específicas del territorio. Esto ha generado tensiones entre el modelo de ciudad proyectado institucionalmente y las dinámicas comunitarias locales. La planeación urbana, en este sentido, ha funcionado como una herramienta de control espacial más que como una estrategia incluyente y sostenible. Este tipo de enfoque resalta la vigencia del concepto de “espacio concebido”, donde la ciudad se imagina desde el poder y no desde la experiencia cotidiana de quienes la habitan.

La Línea 12 se convierte entonces en un eje que no solo conecta físicamente distintos territorios, sino que también reconfigura las identidades, las dinámicas comunitarias y los modos de vida. En este contexto, la construcción de la Línea 12 se concibió como una respuesta integral a los problemas de movilidad urbana, proporcionando una alternativa de transporte masivo más rápida, segura y menos contaminante para miles de personas que habitan en las zonas conurbadas del sur-oriente de la ciudad.

Inaugurada el 30 de octubre de 2012, la Línea 12 conecta las estaciones Tláhuac y Mixcoac. Compuesta por 20 estaciones, de las cuales 4 son de correspondencia, 15 de paso y 1 terminal, inicialmente se proyectó para ser mayormente subterránea con trenes de ruedas de goma. No obstante, debido a restricciones de tiempo y presupuesto, el proyecto sufrió alteraciones, resultando en una combinación de tramos subterráneos y elevados, con trenes de rodadura férrea (no neumática) en los tramos elevados, a diferencia de los trenes de acero. (Zamarrón, 2021).

En el recorrido, se encuentran estaciones de intercambio como Mixcoac (con la Línea 7), Zapata (con la Línea 3), Ermita (con la Línea 2) y Atlalilco (con la Línea 8). Se estimó que en 2019 la Línea 12 registró un total de 134,900,367 pasajeros, con un promedio diario de 369,590 usuarios (Sistema de Transporte Colectivo, 2019).

El color oro de la Línea 12, es distintivo y no es una elección neutral, sino parte de una narrativa oficial cuidadosamente diseñada que buscaba posicionar esta línea como “la línea dorada”: un emblema del desarrollo urbano dirigido hacia el oriente de la ciudad. En términos de Henri Lefebvre, el color oro no solo representa una estética, sino que funciona como una estrategia simbólica propia del espacio concebido, es decir, aquel espacio producido por el discurso técnico y político que busca legitimar ciertas visiones del orden urbano.

En este caso, el uso del oro proyecta una idea de modernidad e inclusión que pretendía transformar una zona históricamente marginada mediante la

infraestructura. Sin embargo, esta representación idealizada del espacio terminaría por contrastar de forma dramática con las fallas estructurales, la desconfianza ciudadana y los conflictos sociales que marcaron la experiencia vivida de esta línea, una nueva gestión urbana y planeación estratégica.

LINEA 12 TLAHUAC MIXCOAC



Sin embargo, desde su concepción, la línea experimentó modificaciones tanto en su trazado como en sus características. A pesar de la detección de hundimientos en varias columnas del tramo elevado antes de las pruebas finales, que generaron preocupaciones sobre la estabilidad de la infraestructura, el servicio comenzó, aunque con dificultades, especialmente en la sección elevada (Gómez, 2014).

A principios de 2014, las operaciones en el tramo elevado fueron interrumpidas debido a estos problemas estructurales, pero se reanudaron a finales de 2015, sólo para sufrir más daños tras un terremoto en 2017, que afectó aún más la infraestructura (López, 2017). Finalmente, el 3 de mayo de 2021, una parte del paso elevado de la Línea 12 colapsó mientras un tren circulaba por ella, lo que

resultó en una tragedia que impactó tanto la operación como la seguridad de la línea (Pacheco, 2021).

Tiempo de recorrido: “De la terminal Tláhuac a Mixcoac, sus tiempos de traslado llegaron a ser de dos horas y media en promedio; a veces, hasta de tres horas, actualmente, hacemos 45 minutos” (Chilango, 2015), siempre y cuando no exista ninguna causa externa que afecte su circulación, tal como: suicidio, vandalismo, activación de alarmas de emergencia dentro de la unidad o por fallas mecánicas en la línea. En algunas ocasiones en que esto sucede se toman medidas correctivas como el servicio gratuito provisional por unidades de RTP donde el tiempo estimado es de “dos horas en traslado” (Chilango, 2015).

- **Horario de servicio**

- Días Laborales de 5:00 a 24:00 horas.
- Sábados de 6:00 a 24:00 horas.
- Domingos y días festivos de 7:00 a 24:00 horas.

- **Tarjeta recargable**

- El acceso a Estaciones de Línea 12 será únicamente con tarjeta recargable y puede adquirirse la tarjeta inteligente en las 195 estaciones de la Red.



Acceso gratuito a:

- Adultos mayores
- Personas con discapacidad
- Niños menores de 5 años
- Jóvenes del INJUVE y
- Policías.

La construcción de la Línea 12 del Metro de la Ciudad de México es parte de una planificación y diseño formal del espacio concebido, establecido por las autoridades de transporte y urbanismo, las decisiones políticas y técnicas, que responde cómo organizar la movilidad urbana. El diseño inicial, tenían como objetivo crear una infraestructura moderna que mejorara la conectividad entre el sur y el centro de la ciudad, optimizando la accesibilidad y conectando áreas previamente desconectadas.

Aunque la Línea 12 fue concebida para mejorar la infraestructura de transporte de la Ciudad de México, sus modificaciones y los problemas estructurales que surgieron a lo largo de su construcción y operación también revelan cómo este espacio concebido, fue percibido y vivido de manera distinta por los usuarios. Como señala Lefebvre, el espacio concebido no siempre coincidió con la experiencia real, vivida de los ciudadanos, lo que demuestra la tensión entre el diseño oficial y el uso cotidiano del espacio.

Las interrupciones del servicio, los problemas en el tramo elevado y las modificaciones al trazado original muestran cómo el espacio concebido fue alterado por las condiciones reales y las respuestas a los problemas imprevistos. De este modo, la Línea 12 se convierte en un ejemplo claro de cómo el espacio concebido no solo es una construcción que asume connotaciones técnicas y políticas, sino también implica una interacción dinámica con y entre el espacio percibido y el espacio vivido por los habitantes.

La transformación de Tláhuac, a través de esta infraestructura, ilustra cómo el espacio planificado refleja una lógica institucional que prioriza la conectividad, la eficiencia y el desarrollo urbano de la Ciudad de México. No obstante, también genera tensiones con las formas de vida preexistentes y las dinámicas sociales del territorio, al reconfigurar el uso del suelo y las relaciones espaciales en la zona. Así, la Línea 12 no solo es una infraestructura de transporte, sino una herramienta de intervención espacial que redefine la forma en que se habita y se experimenta el territorio, creando nuevas formas de integración y exclusión dentro del tejido urbano de la capital.

Sin embargo, es necesario recordar que la Línea 12 no surgió exenta de tensiones desde su concepción. En julio de 2007, el gobierno de Marcelo Ebrard realizó la denominada “consulta verde”, (Participación ciudadana, 2007) un ejercicio de legitimación pública que puso a consideración dos posibles trazos: uno de Iztapalapa a Coapa y otro de Iztapalapa a Tláhuac. Finalmente se impuso este último, el mismo que contaba con el apoyo del entonces jefe de gobierno.

No obstante, el proceso estuvo marcado por dudas acerca de su transparencia y representatividad, pues diversos sectores cuestionaron la manera en que se llevó a cabo la consulta y la aparente imposición del proyecto oficial. A ello se sumaron las protestas en la zona de Tlaltenco, donde habitantes expresaron su rechazo al paso del Metro por las afectaciones que implicaba para la vida rural de la demarcación. Las movilizaciones derivaron incluso en enfrentamientos y arrestos, evidenciando la tensión entre las decisiones institucionales y las dinámicas comunitarias.

Tampoco puede olvidarse que la Línea 12 fue presentada como parte del Programa Integral de Movilidad 2019-2024 (SEMOVI, 2022), que incluía un centro de reclusión administrado por iniciativa privada, un centro comercial, unidades habitacionales y un centro de reciclamiento de basura: un proyecto urbano que respondía a una lógica de modernización y aprovechamiento del territorio bajo criterios de rentabilidad, pero no todo ocurrió como se había proyectado.

El colapso parcial de la línea la noche del 3 de mayo de 2021, expuso con crudeza las fallas estructurales y conceptuales del **espacio concebido**: ese plano abstracto y técnico desde el cual las instituciones diseñan y organizan el territorio urbano.

Este hecho trágico reveló cómo las decisiones tomadas desde oficinas de planeación vertical (alejadas de las realidades sociales locales) pueden tener consecuencias devastadoras cuando no contemplan adecuadamente las condiciones estructurales, los contextos sociales y las necesidades cotidianas de quienes habitan y transitan la ciudad. Por lo tanto, tenemos un problema de construcción, meramente técnico y económico, debido tal vez por la corrupción y la ineptitud técnica de quienes instrumentaron su construcción.

En este cruce entre lo planificado y lo vivido, emergen las prácticas espaciales como el nexo entre ambas dimensiones: son los recorridos cotidianos, las rutas alternas, los actos de memoria y las formas de resistencia que reconfiguran el espacio urbano. Así, el territorio deja de ser solo un resultado del diseño institucional y se convierte en un escenario dinámico, donde la experiencia sensible y la acción cotidiana reescriben su significado constantemente.

La Línea 12 es un ejemplo emblemático de cómo el espacio concebido, es decir, la planificación técnica y política que organiza el territorio desde una visión institucional, busca proyectar una imagen de modernidad, eficiencia y desarrollo urbano. Esta infraestructura no solo transforma el paisaje físico de la ciudad, sino que también expone la tensión inherente entre el poder planificador y las múltiples formas en que las comunidades se apropian, resisten y resignifican el espacio urbano, evidenciando que la realidad social siempre desafía y redefine cualquier proyecto de diseño impuesto. Para comprender plenamente esta dinámica, es fundamental acercarse también al espacio percibido, es decir, a la experiencia cotidiana de quienes utilizan y habitan alrededor de la Línea 12.

CAPÍTULO 4. EL ESPACIO PERCIBIDO

(Prácticas cotidianas, encuesta Origen-Destino, recorridos, viajes)

En este capítulo se analiza la dimensión del espacio percibido, con énfasis en cómo los usuarios del Metro y los habitantes de zonas aledañas experimentan la Línea 12 como parte integral de su experiencia de transporte. Este enfoque permite explorar las diversas prácticas espaciales asociadas al uso del Metro, así como las transformaciones que dicha infraestructura ha generado en las dinámicas, rutinas diarias, en la accesibilidad, la seguridad, y los cambios en la convivencia social dentro del contexto de la movilidad urbana.

Para abordar esta dimensión, se utiliza como fuente principal la *Encuesta Origen-Destino 2017*, herramienta fundamental para comprender los patrones de movilidad urbana en la Ciudad de México. A través de esta encuesta, es posible identificar no solo las trayectorias físicas de los usuarios, sino también los vínculos que establecen con los distintos espacios urbanos en función de sus recorridos diarios.

De forma complementaria, se recurre al análisis de una base hemerográfica del Periódico “*La Jornada*”, correspondiente al periodo de 2013 a 2016. Estas notas periodísticas ofrecen un panorama valioso sobre el discurso mediático en torno a la expansión del Metro, especialmente en los años previos a la construcción de la Línea 12. A través de ellas, se identifican preocupaciones sociales, debates sobre la planeación urbana y expectativas ciudadanas respecto a la mejora de la movilidad.

Este análisis espacial y hemerográfico permite contextualizar cómo se percibía el proyecto de expansión antes de su materialización y cómo se posicionaba la infraestructura en el imaginario urbano. Aunque no se aborda en profundidad la percepción actual, se mencionan algunos sucesos clave, como el incidente en la Línea 12.

En este sentido, aunque dichos materiales constituyen formalmente instrumentos del espacio concebido, es decir, representaciones gráficas elaboradas por planificadores, urbanistas y autoridades, como parte del discurso oficial, el análisis no debe entenderse únicamente desde esa dimensión.

Estas representaciones, diseñadas para organizar y controlar el espacio según intereses específicos, también forman parte del espacio percibido, ya que integran y transforman las prácticas cotidianas de los habitantes. Al interactuar con ellas, los usuarios contribuyen activamente a la producción y reproducción del espacio social.

Sin embargo, cuando estas representaciones se expresan gráficamente, como en el caso de los mapas de movilidad, las Encuestas de Origen-Destino y las notas periodísticas, se convierten en una manifestación del espacio percibido. Esto ocurre porque, al ser utilizadas en su vida cotidiana, se incorporan a las prácticas sociales y por ende a las prácticas espaciales de los habitantes, quienes las interpretan y las adaptan según sus necesidades y realidades.

De este modo, aunque originadas en el espacio concebido, estas representaciones se integran al espacio percibido a través de su uso y apropiación por parte de la población.

4.1 El movimiento como forma de vida

En este subapartado se analiza el movimiento cotidiano como una forma de vida, entendida como una acción estructurante que moldea la experiencia del espacio desde las condiciones materiales, simbólicas y sociales del territorio. El desplazamiento diario no solo define cómo los habitantes interactúan con la ciudad, sino también cómo experimentan y perciben el espacio urbano desde la periferia históricamente marginada en términos de infraestructura y acceso.

En este contexto, moverse por la ciudad no es simplemente trasladarse de un punto a otro, sino participar en una práctica espacial profundamente arraigada

en la cotidianidad de quienes habitan y transitan la metrópoli, la cual constituye una práctica social cargada de sentido. Para analizar esta dimensión socio-espacial, se recurre a los datos de la *Encuesta Origen-Destino 2017*, con énfasis en las gráficas que ilustran las rutas más frecuentes, los tiempos promedio de traslado y los motivos principales de viaje de los residentes de Tláhuac.

A través de estas dinámicas se configuran rutinas, se construyen vínculos con el entorno y se manifiestan desigualdades territoriales que inciden directamente en las formas de habitar la ciudad. El espacio percibido en Tláhuac se presenta, así, como un entramado de prácticas, emociones y significados, en el que el Metro no solo opera como medio de transporte, sino como un elemento estructurante de la vida urbana.

No obstante, es importante señalar que un espacio percibido no implica necesariamente un espacio apropiado. Como señala Henri Lefebvre (1974), percibir un espacio no significa asumirlo como propio, ya que la apropiación requiere una relación más profunda, vinculada al espacio vivido, tema que se abordará en el siguiente capítulo.

En este sentido, las gráficas de la *Encuesta Origen-Destino* como representaciones visuales, no solo hacen visibles patrones de movilidad que van más allá de los simples desplazamientos físicos. Haciendo perceptible una forma particular de relación con el territorio, marcada por la distancia, la espera, el esfuerzo. Muestran cómo el tiempo invertido en el transporte, la frecuencia de los recorridos y la orientación espacial de los flujos cotidianos reflejan la desigual distribución de oportunidades en la ciudad.

Las gráficas se convierten en herramientas analíticas clave para comprender cómo las condiciones estructurales moldean la experiencia cotidiana del espacio urbano, especialmente en zonas periféricas como Tláhuac, donde el acceso a la ciudad está mediado por factores como el transporte, el tiempo y la infraestructura disponible.

Para los habitantes de Tláhuac, moverse por la ciudad no es simplemente una necesidad operativa, sino una condición de existencia que define el acceso a servicios, la posibilidad de empleo, la cercanía a los centros de poder y los vínculos afectivos que se mantienen durante el trayecto.

Este análisis se guía por una pregunta central: ¿cómo configuran estas prácticas de movilidad una experiencia particular del espacio? A partir de una lectura crítica de los datos cuantitativos, se busca comprender cómo las trayectorias cotidianas permiten trazar una cartografía social de la ciudad. El movimiento, por lo tanto, configura una forma de vivir, resistir y apropiarse del espacio urbano revelando las tensiones causadas por la fragmentación espacial.

Por lo tanto, la *Encuesta Origen-Destino 2017*, ofrece una base sólida para identificar estas condiciones estructurales que moldean la experiencia espacial. La información obtenida permite analizar la disponibilidad de vehículos motorizados en las viviendas, los tiempos promedio de traslado o los motivos de viaje permite dimensionar las diferencias en el acceso a la movilidad y, con ello, a la ciudad misma.

La ciudad cobra vida y sentido a través del movimiento diario. La manera en que se experimentan la movilidad y la distancia está determinada por el momento histórico que se vive, así como por las condiciones materiales, simbólicas y sociales del territorio. Por ejemplo, antes de la llegada del metro, se percibía de otra forma, y representaba un desafío los trayectos largos, la espera e incertidumbre, como lo menciona Carlos: “antes del metro, las distancias se me hacían más largas y el tiempo era más prolongado para trasladarse de un lugar a otro; los viajes a la ciudad de México eran dos horas de ida y dos horas de regreso”. (Carlos, 54 años, casado, empleado federal, entrevista del 26-10-2019).

Este testimonio permite comprender que la percepción del espacio no depende únicamente de la distancia física, sino también del tiempo invertido, el esfuerzo implicado y las emociones asociadas al desplazamiento cotidiano. De este modo, las distancias eran vividas como una clara separación entre el punto

de origen y el destino. Recorrer grandes trayectos generaba la percepción de “estar fuera” de la Ciudad de México, como si Tláhuac perteneciera a otro estado, cuando en realidad territorialmente forma parte de la capital. Esta percepción de lejanía estaba condicionada por la falta de infraestructura eficiente y por un proceso sostenido de marginación territorial, revela también que las barreras urbanas no son únicamente físicas, sino también simbólicas y sociales.

Como menciona Harvey, "el tiempo determina nuestra manera de percibir el mundo y de concebirlo" (Harvey, 2013). Aunque las distancias físicas sean constantes, el tiempo invertido las transforma en experiencias más pesadas y extensas. En este contexto, la movilidad también significaba sacrificio, agotamiento y tiempo perdido.

Curiosamente, ninguno de los entrevistados hace mención de las incomodidades o molestias que implicó la obra de construcción del metro. Solo se habla de un “antes” y un “después”. Esto sugiere que los efectos negativos del proceso constructivo pudieron haber sido asumidos como parte del costo del cambio, o bien, que los beneficios superaron las incomodidades y terminaron por borrar su recuerdo.

La percepción del espacio cambia una vez que la infraestructura entra en operación. El ruido, el desorden o las afectaciones temporales durante la obra desaparecen ante la mejora tangible en los tiempos y condiciones de traslado. Lo que antes era visto como un trayecto pesado, ahora se percibe como más corto, accesible y eficiente.

Como señala un habitante de Tláhuac: "Yo considero que en este caso disminuyó el tiempo. La distancia sigue siendo la misma porque, aunque no son distancias muy largas dentro de la Ciudad de México, en particular en la Alcaldía Tláhuac, se hacen más grandes por el tiempo que invertimos. Normalmente deberían ser traslados de 5 o 10 minutos, pero se puede hacer media hora o 40 minutos". (Carlos, edad: 54, casado, Empleado Federal del Gobierno, fecha: 26-10-2019).

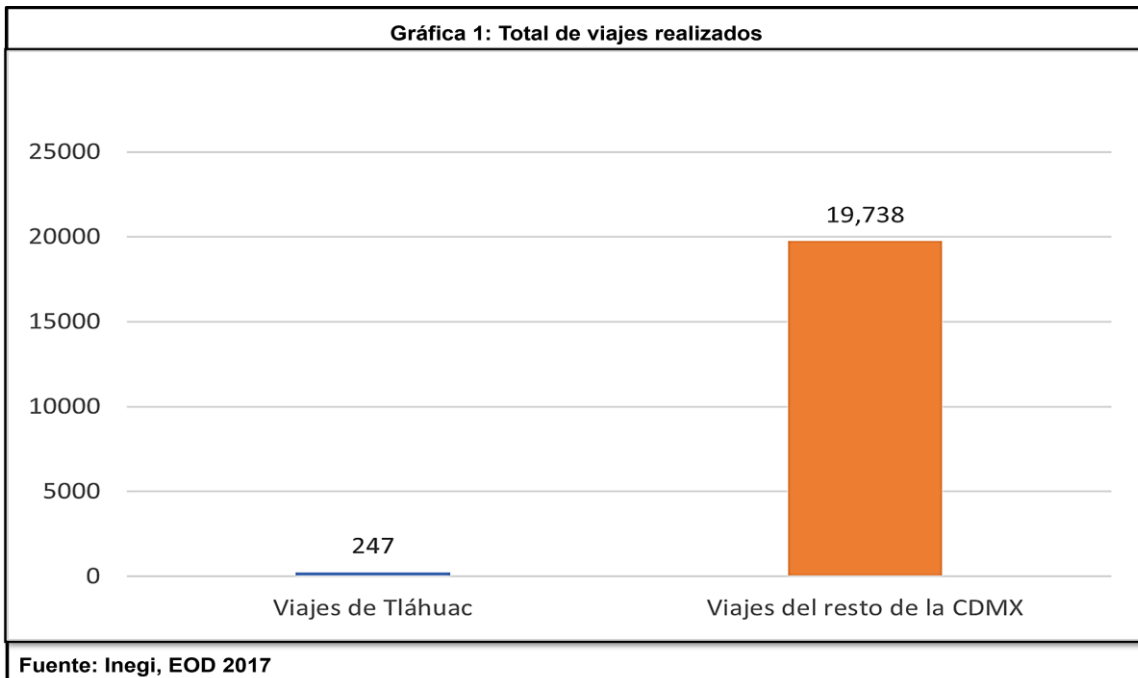
Con la operación de la Línea 12, lo que antes requería 30 o 40 minutos de trayecto, ahora puede resolverse en tan solo 5 o 10 minutos. Aunque las distancias físicas no han cambiado, la percepción del tiempo y del espacio sí lo ha hecho. Esto transforma la experiencia urbana: zonas que antes parecían lejanas ahora están al alcance, lo que facilita el acceso al trabajo, la educación y otros servicios. El metro no solo conecta lugares, sino que transforma y redefine el sentido de pertenencia urbana, la manera en que vivimos y comprendemos la ciudad, modificando rutinas y acortando distancias sociales, así, como mejorando la calidad de vida y su relación con el entorno urbano.

Encuesta Origen–Destino 2017

Desde la perspectiva del espacio concebido, propuesta por Henri Lefebvre, la información obtenida por la *Encuesta Origen-Destino* (INEGI, 2017) puede interpretarse como una manifestación del modo en que el poder técnico y planificador organiza el territorio urbano. Los datos, al representar los desplazamientos cotidianos, traducen en cifras las decisiones institucionales sobre movilidad, conectividad y uso del suelo, evidenciando cómo las políticas de transporte materializan un modelo de ciudad planificada.

En este sentido, las gráficas derivadas de la *Encuesta Origen-Destino 2017* no solo funcionan como representaciones estadísticas, sino como expresiones visuales del espacio concebido: concentran las lógicas de planeación, los patrones de movilidad y las jerarquías territoriales que estructuran la ciudad. A través de ellas, es posible observar cómo la movilidad cotidiana traduce decisiones políticas y técnicas en prácticas espaciales concretas.

Los resultados muestran que los patrones de movilidad de los habitantes de Tláhuac presentan particularidades respecto al resto de la Ciudad de México, tanto en el número de viajes realizados como en los motivos, destinos y medios utilizados.



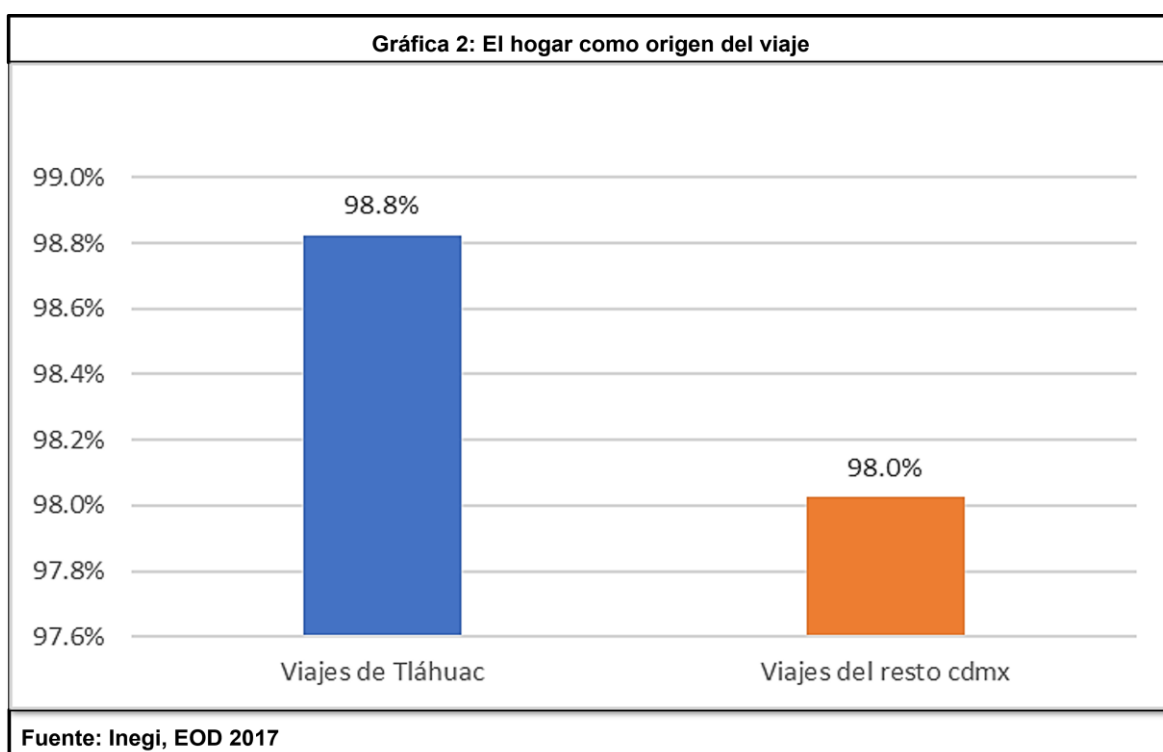
En la gráfica 1, se aprecia una marcada diferencia entre los desplazamientos originados en Tláhuac y los del resto de la ciudad. Los datos de la *Encuesta Origen-Destino 2017*, muestran que los habitantes de Tláhuac realizaron 247 viajes, frente a los 19,738 generados en el resto de la CDMX. Es decir, Tláhuac representa apenas 1.2 % del total metropolitano, mientras que el resto de la ciudad concentra el 98.8 %.

A primera vista, esta diferencia podría interpretarse como una baja participación en los flujos metropolitanos; sin embargo, la naturaleza periférica y semirrural de Tláhuac sugiere que buena parte de sus desplazamientos son internos, realizados dentro del mismo territorio y no contabilizados como viajes Inter alcaldías. Ello explica el número reducido de trayectos registrados sin implicar una menor movilidad cotidiana.

La estructura espacial de Tláhuac, caracterizada por núcleos urbanos dispersos, zonas agrícolas y usos mixtos del suelo, fomenta una movilidad de proximidad, centrada en actividades de abasto, educación o trabajo dentro de la propia alcaldía. En contraste, las áreas centrales concentran una mayor cantidad

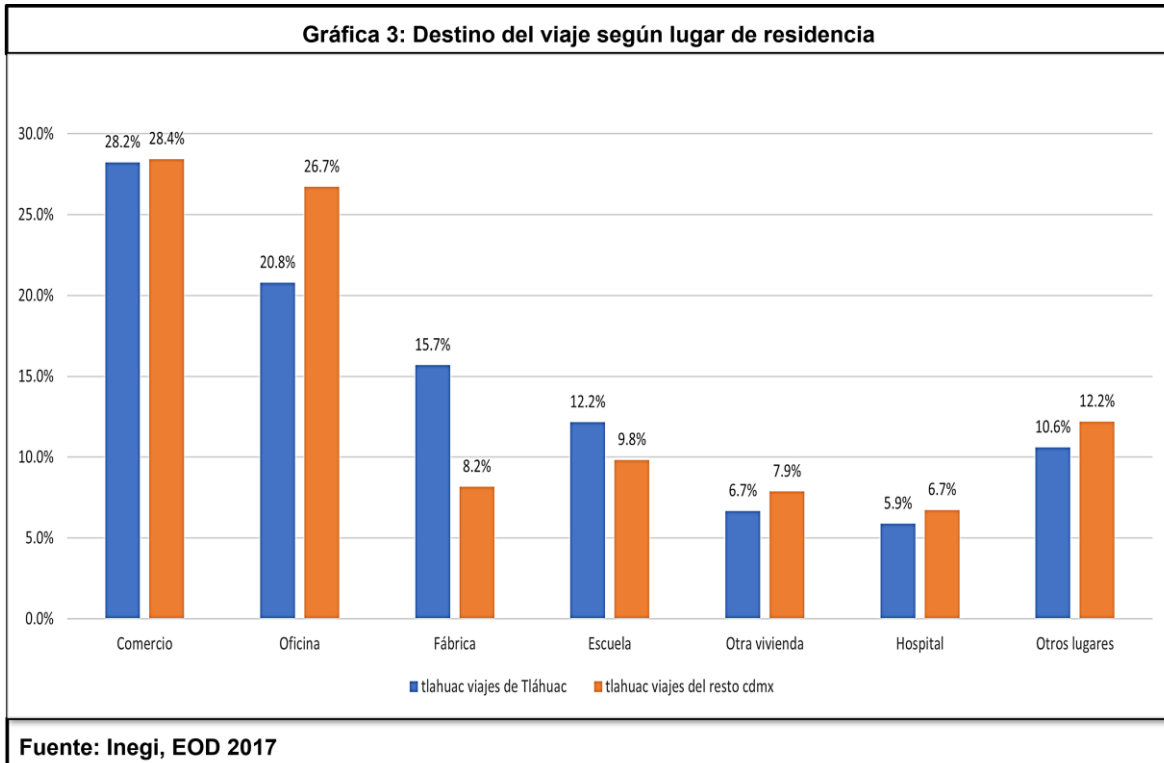
de viajes al funcionar como polos de atracción económica y laboral, generando flujos desiguales entre centro y periferia.

Desde Lefebvre, esta situación refleja cómo el espacio concebido, la ciudad tecnocráticamente planificada, organiza los flujos urbanos bajo una lógica centralista que privilegia la conectividad hacia los centros y relega los circuitos locales. Tláhuac, en cambio, ilustra un espacio vivido con dinámicas propias de movilidad interna, que escapan a la racionalidad metropolitana y evidencian una reapropiación del territorio cotidiano.



La gráfica 2, muestra que en Tláhuac la mayoría de los desplazamientos se originan en el hogar (98.8 %), incluso con más énfasis que en el resto de la ciudad (98.0 %). Este patrón confirma la centralidad de la vivienda como punto de partida de la movilidad metropolitana. La ligera diferencia sugiere una mayor dependencia funcional de los hogares de Tláhuac, donde las distancias hacia los centros de estudio o trabajo suelen ser más extensas.

En el marco del espacio concebido, el hogar opera como una unidad de partida dentro del sistema planificado de movilidad, en el que rutas, horarios y medios de transporte canalizan los desplazamientos bajo una lógica de control y orden urbano. Así, la vivienda no solo representa un espacio privado, sino un nodo dentro de una red concebida para garantizar la circulación y reproducir el territorio metropolitano.

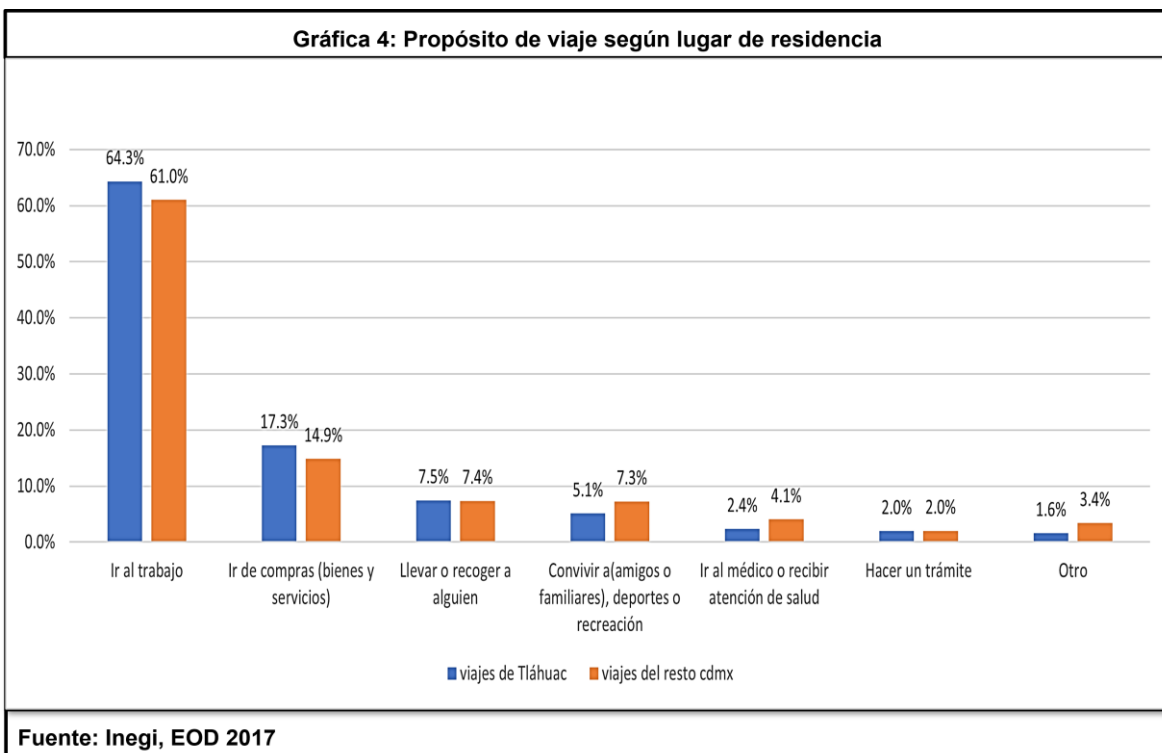


La gráfica 3, evidencia diferencias significativas en los destinos. El comercio concentra el 28 % de los viajes en Tláhuac y el 28.4 % en el resto de la CDMX; las oficinas, el 20.8 % y 26.7 % respectivamente; las fábricas, el 15.7 % frente a solo 8.2 % en el resto de la ciudad. Estos datos muestran la relevancia del empleo local e industrial en Tláhuac.

Los traslados hacia escuelas (12.2 % en Tláhuac y 9.8 % en la CDMX) confirman la existencia de una movilidad educativa principalmente interna, mientras que los viajes hacia hospitales y otras viviendas presentan porcentajes semejantes entre ambos grupos.

Este patrón refleja una movilidad de proximidad, donde gran parte de los desplazamientos se mantiene dentro de la alcaldía, reforzando una autonomía territorial parcial. En contraste, el resto de la CDMX depende más de los ejes laborales y económicos centrales.

Desde Lefebvre, esta diferencia expresa la tensión entre el espacio concebido, que organiza la movilidad hacia los centros de producción y consumo, y el espacio vivido, que en Tláhuac se adapta a una escala local y comunitaria. La periferia, así, se configura como un espacio funcionalmente subordinado, pero socialmente activo.

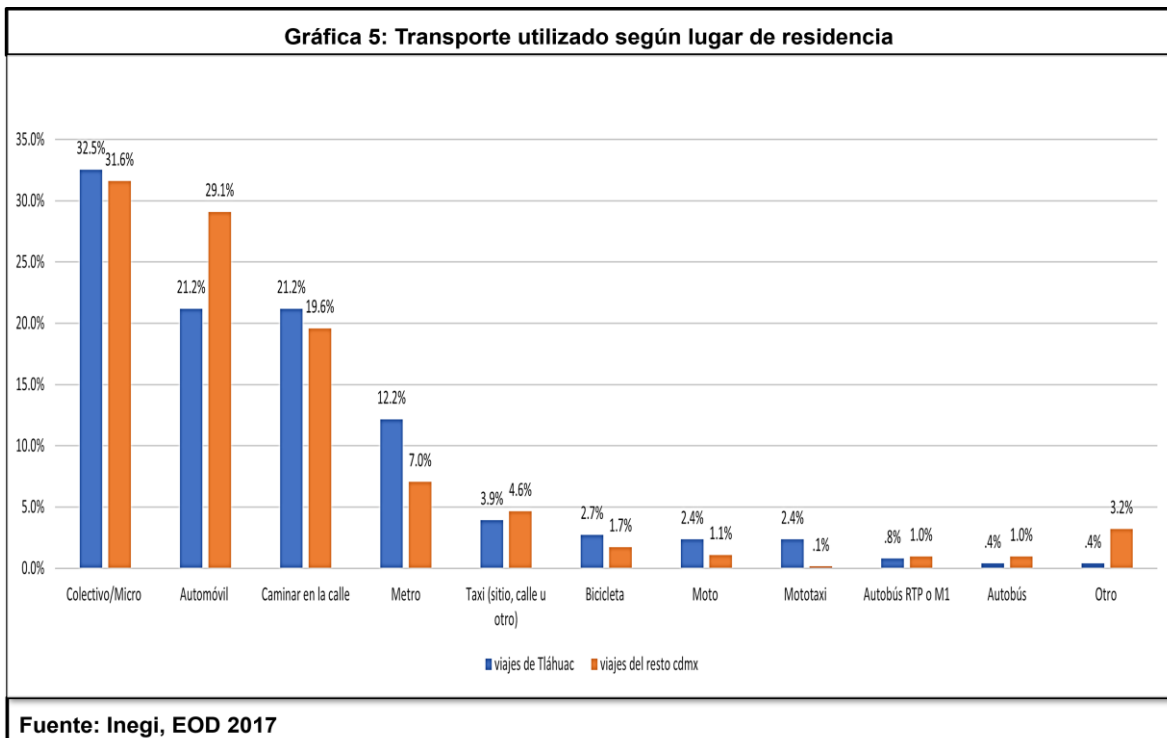


En la gráfica 4, se aprecia que la mayoría de los viajes en Tláhuac (64.3 %) se realiza con fines laborales, porcentaje superior al 61 % del resto de la ciudad. Le siguen los viajes por compras de bienes y servicios (17.3 % y 14.9 %, respectivamente). Esto confirma que el trabajo y el abasto constituyen los principales motores de movilidad en la zona.

Los traslados para llevar o recoger a alguien alcanzan 7.5 % en Tláhuac y 7.4 % en la CDMX, mientras que los viajes por convivencia o recreación son menores (5.1 % frente a 7.3 %). Los viajes por atención médica (2.4 % contra 4.1 %) y trámites (2 %) mantienen proporciones bajas.

Estos datos dejan ver que la movilidad en Tláhuac está orientada principalmente a la reproducción económica y no al ocio o al tiempo libre, lo que refleja la estructura funcional de la periferia como espacio residencial dependiente del centro.

Desde la teoría de Lefebvre, el espacio concebido impone una lógica de periferia subordinada, mientras que el espacio vivido se traduce en prácticas adaptativas: circuitos cortos, comercio barrial y redes familiares que sostienen la vida cotidiana.



En la gráfica 5, el transporte colectivo o microbús es el transporte más utilizado en Tláhuac (33.5 %), frente al 28.6 % en el resto de la ciudad. Este dato

muestra la dependencia del transporte concesionado, principal medio en la periferia ante la insuficiencia del transporte público estructurado.

El automóvil particular es menor en Tláhuac (21.2 %) que en el resto de la CDMX (29.1 %), lo cual sugiere menor motorización y desigualdad en la infraestructura vial. El caminar en la calle mantiene porcentajes similares (21.2 % y 19.6 %), reflejando desplazamientos de corta distancia.

El Metro alcanza el 12.2 % en Tláhuac y 7 % en la CDMX, lo que se explica por la presencia de la Línea 12, aunque también revela dependencia funcional hacia el sistema metropolitano.

Desde una lectura socioespacial, esta configuración evidencia un modelo de movilidad basado en la necesidad, donde las carencias estructurales definen los modos de desplazamiento. Según Lefebvre, la planeación urbana reproduce estas desigualdades al concebir la periferia como espacio subordinado, reforzando la segregación urbana y limitando el derecho pleno a la ciudad.

En conjunto, los resultados de la *Encuesta Origen-Destino 2017* muestran que la movilidad en Tláhuac reproduce patrones metropolitanos, pero mantiene rasgos específicos de periferia urbana. La estructura territorial, la oferta de transporte y las condiciones socioeconómicas moldean modos y propósitos de desplazamiento que expresan una racionalidad técnica y planificadora.

Desde la noción de espacio concebido de Henri Lefebvre, las cifras evidencian cómo la planificación organiza, jerarquiza y controla el territorio, revelando que la movilidad cotidiana no solo responde a la necesidad de desplazarse, sino que materializa las formas de poder inscritas en el espacio urbano. En este sentido, la movilidad en Tláhuac no es únicamente un fenómeno funcional, sino una práctica social que revela las desigualdades espaciales y las tensiones entre el proyecto técnico de la ciudad y la vida cotidiana de sus habitantes.

Al comparar la *Encuesta Origen-Destino* 2007 y la de 2017, se observan cambios significativos en los patrones de movilidad de la Zona Metropolitana del Valle de México, con especial incidencia en Tláhuac. El número total de viajes aumentó de 22.2 a 34.6 millones diarios, lo que refleja una expansión metropolitana más amplia y una mayor dependencia del transporte urbano (INEGI, 2007; 2017). Aunque los microbuses continúan siendo el modo de transporte más utilizado, su proporción disminuyó frente al crecimiento del uso del Metro, el automóvil y la motocicleta.

En este contexto, Tláhuac adquirió un papel más visible como punto de origen de desplazamientos hacia otras zonas, aunque la mayoría de sus viajes siguen realizándose dentro del propio territorio, lo que evidencia una movilidad de carácter local. Asimismo, los tiempos de traslado promedio se incrementaron de 52 a 74 minutos, y aumentaron los viajes por motivos distintos al trabajo y al estudio, como compras o servicios.

Desde una perspectiva socioespacial, estos cambios confirman la condición periférica de Tláhuac: un territorio donde el espacio concebido responde a una lógica centralista, mientras que el espacio vivido se diversifica mediante estrategias cotidianas de movilidad y adaptación urbana, en sintonía con el pensamiento de Lefebvre.

4.2 Representaciones mediáticas

Las representaciones mediáticas, especialmente las contenidas en notas periodísticas, influyen activamente en cómo los habitantes perciben e interpretan su entorno, atribuyen significado a ciertos lugares y forman imaginarios colectivos sobre zonas específicas de la ciudad. En el siguiente apartado, se explorará cómo estas narrativas informativas configuran otra dimensión del espacio percibido, articulando percepciones sociales, estigmas territoriales y construcciones simbólicas del territorio urbano.

A continuación, se analizan las notas periodísticas publicadas en *La Jornada* sobre la Línea 12 del Metro como un componente clave en la construcción simbólica del territorio. Los medios de comunicación no solo cumplen una función informativa, sino que también participan activamente en la configuración de imaginarios colectivos sobre el espacio urbano. A través de sus relatos, titulares y enfoques editoriales, moldean percepciones que influyen en cómo los habitantes experimentan y perciben su entorno cotidiano.

Este análisis busca identificar de qué manera las representaciones mediáticas refuerzan o cuestionan los estigmas territoriales, y cómo estas narrativas contribuyen a la producción del espacio percibido. En este contexto, se retoman preguntas como: ¿cómo se narran las experiencias de los usuarios?, ¿qué aspectos simbólicos o afectivos emergen en los discursos?, y ¿cómo influyen estos relatos en la comprensión y vivencia del territorio?

La percepción pública sobre la construcción de la Línea 12 del metro

A partir de las ideas anteriores, nos dimos a la tarea de analizar cuáles fueron las reacciones visibilizadas a través de la prensa en torno a la construcción de la Línea 12 del Metro. Este análisis permite observar cómo la representación mediática de la línea estuvo estrechamente ligada al espacio concebido, es decir, a la visión planificada y oficial del proyecto.

En sus primeras fases, los medios de comunicación destacaron la importancia de esta nueva infraestructura como un avance en la modernización, alineado con la idea de optimizar la conectividad entre el sur y el centro de la ciudad, tal como lo concibieron urbanistas y autoridades locales. Los informes de prensa reflejaban la concepción del metro como una solución técnica, funcional y emblemática de una planificación urbana exitosa.

Estos discursos oficiales correspondían al espacio concebido, donde el proyecto era presentado como parte de una lógica racional de ordenamiento y mejora. Sin embargo, conforme la obra avanzó y comenzaron a evidenciarse

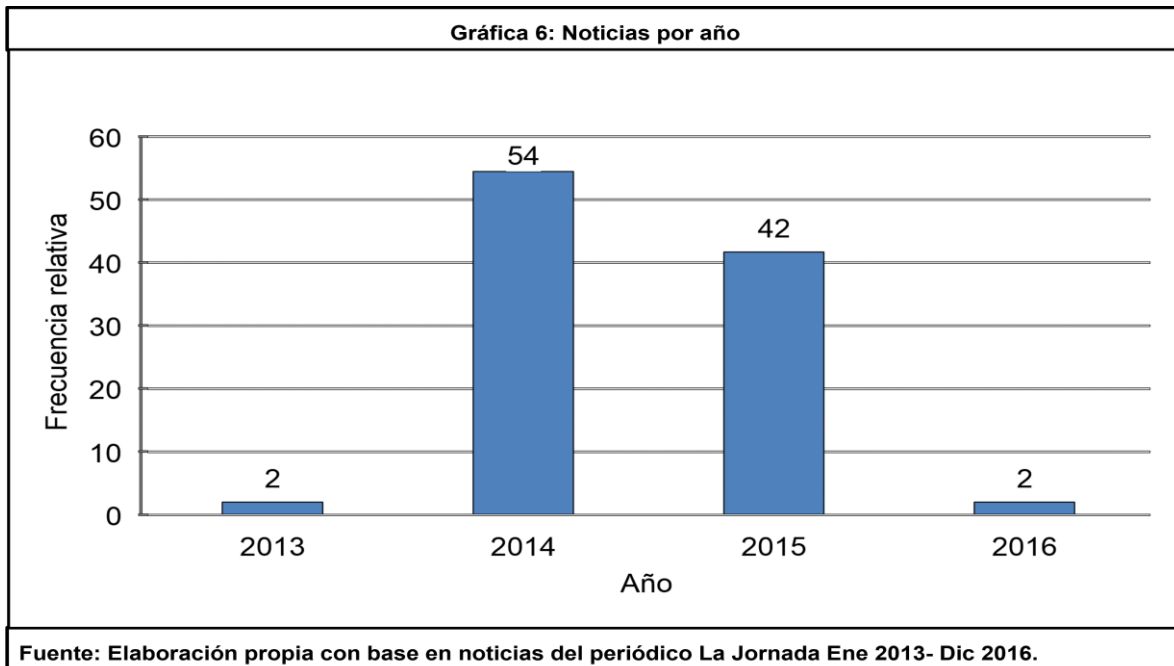
problemas estructurales, como hundimientos en las columnas y suspensiones del servicio, emergió una brecha entre esa visión institucional y la experiencia concreta de la población usuaria.

Cabe mencionar que, aunque la Línea 12 fue inaugurada el 30 de octubre de 2012, fue hasta 2013 cuando comenzaron a aparecer notas periodísticas significativas, especialmente en medios como *La Jornada*. Este desfase en la cobertura puede interpretarse como un reflejo del tiempo que tomó a la línea integrarse plenamente en la vida cotidiana de los usuarios, momento en que su funcionamiento y fallas empezaron a formar parte del espacio percibido.

Aunque las notas periodísticas pertenecen al espacio concebido, porque reproducen la narrativa oficial o planificada, aquí se propone analizarlas desde el espacio percibido, ya que estas representaciones fueron leídas, interpretadas y apropiadas por la población. Al circular en la vida cotidiana, estas narrativas modifican la percepción del territorio, influyen en las prácticas sociales y afectan la manera en que se vive y se entiende la ciudad.

De este modo, la cobertura informativa puede verse como un punto de cruce entre el espacio concebido y el percibido. A través de ella, se hace visible cómo las expectativas del proyecto fueron enfrentadas por las vivencias reales de los usuarios: su experiencia diaria, sus emociones y sus reacciones frente a las fallas técnicas o promesas incumplidas. Estas tensiones revelan cómo el espacio urbano no se limita a lo planificado, sino que se construye constantemente desde la interacción social, los desplazamientos y la percepción colectiva.

El análisis de la cobertura mediática sobre la Línea 12 permite observar cómo los discursos oficiales se transforman al ser apropiados por la vida cotidiana. Aunque originadas en el espacio concebido, estas representaciones son reinterpretadas por los usuarios y forman parte del espacio percibido.

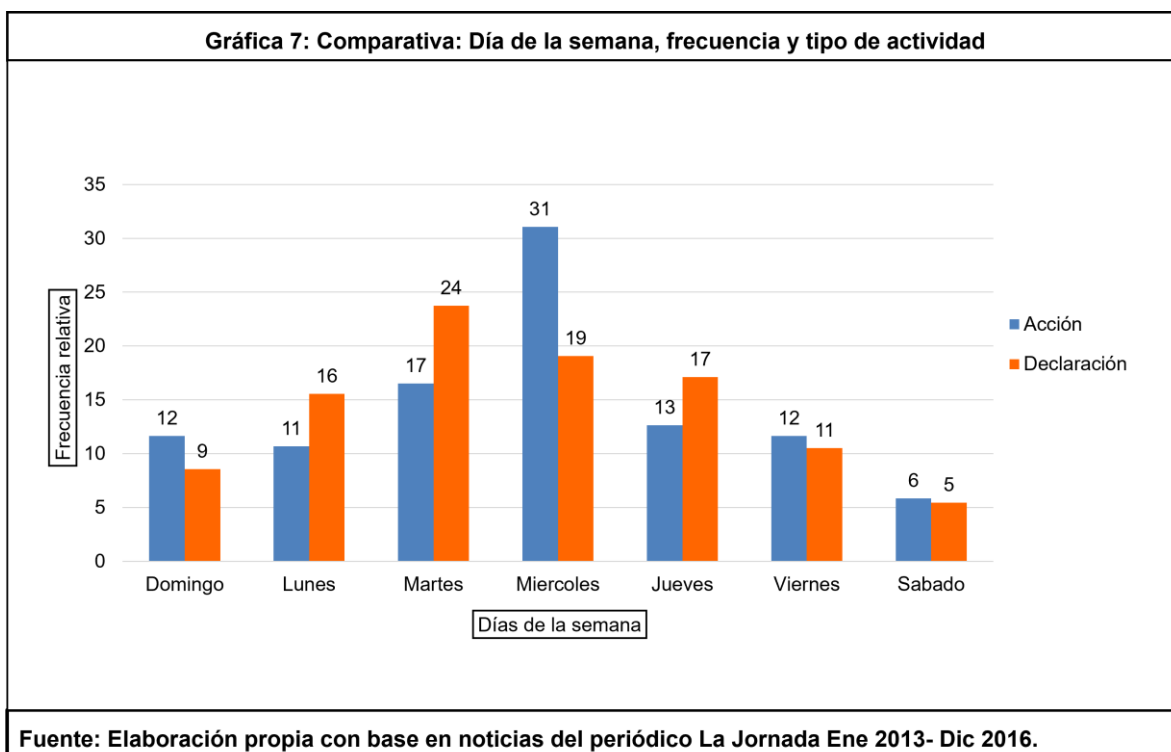


En la gráfica 6, se observa el 100% de las noticias relacionadas con la Línea 12, un total de 360, que fueron publicadas del 18 de noviembre de 2013 al 22 de abril de 2016. En el 2014 se publicaron 54%, seguidos por un 42% en el 2015, teniendo poca frecuencia al inicio de su construcción en 2013 con un 2% y hasta la última captura en el año 2016 con un 2%.

Aunque estas noticias pertenecen al espacio concebido, es decir, a representaciones institucionales y planificadas del proyecto, aquí se analizan desde el espacio percibido, ya que fueron apropiadas por la población y terminaron por influir en la manera en que se vive y se interpreta el entorno urbano. A través de su difusión y recepción, estas representaciones gráficas y discursivas pasaron a formar parte de la experiencia cotidiana.

En 2013, las notas reflejaban la visión oficial del proyecto como una solución moderna a los problemas de movilidad. Sin embargo, a medida que la Línea 12 comenzó a operar, los medios empezaron a registrar también las experiencias y reacciones de los usuarios, quienes interpretaron la obra no solo como infraestructura, sino como parte de sus trayectos diarios, con todo lo que ello implica: tiempos de traslado, esperas, recorridos y emociones.

En 2015, las noticias sobre fallas técnicas y congestión revelaron la brecha entre el espacio planificado y la realidad vivida. Esto mostró cómo el discurso del espacio concebido entraba en tensión con las prácticas reales que los ciudadanos experimentaban a diario. Para 2016, la cobertura disminuyó drásticamente, señal de que la Línea 12 ya se había integrado a la rutina urbana, aunque persistieran los problemas. Esa incorporación silenciosa es una manifestación clara del espacio percibido: la infraestructura ya no era solo un proyecto oficial, sino una parte asumida, y resignificada, de la vida cotidiana.



El análisis de la frecuencia con que se realizan acciones y declaraciones en torno a la Línea 12 permite observar cómo el discurso institucional se vincula con la experiencia cotidiana. Aunque muchas de las notas forman parte del espacio concebido, su impacto se vuelve tangible en el espacio percibido.

En esta gráfica 7, se muestra el 100% de las noticias, dividiéndose en dos grupos: a) las que registran acciones con o sin declaraciones, y b) las que solo incluyen declaraciones.

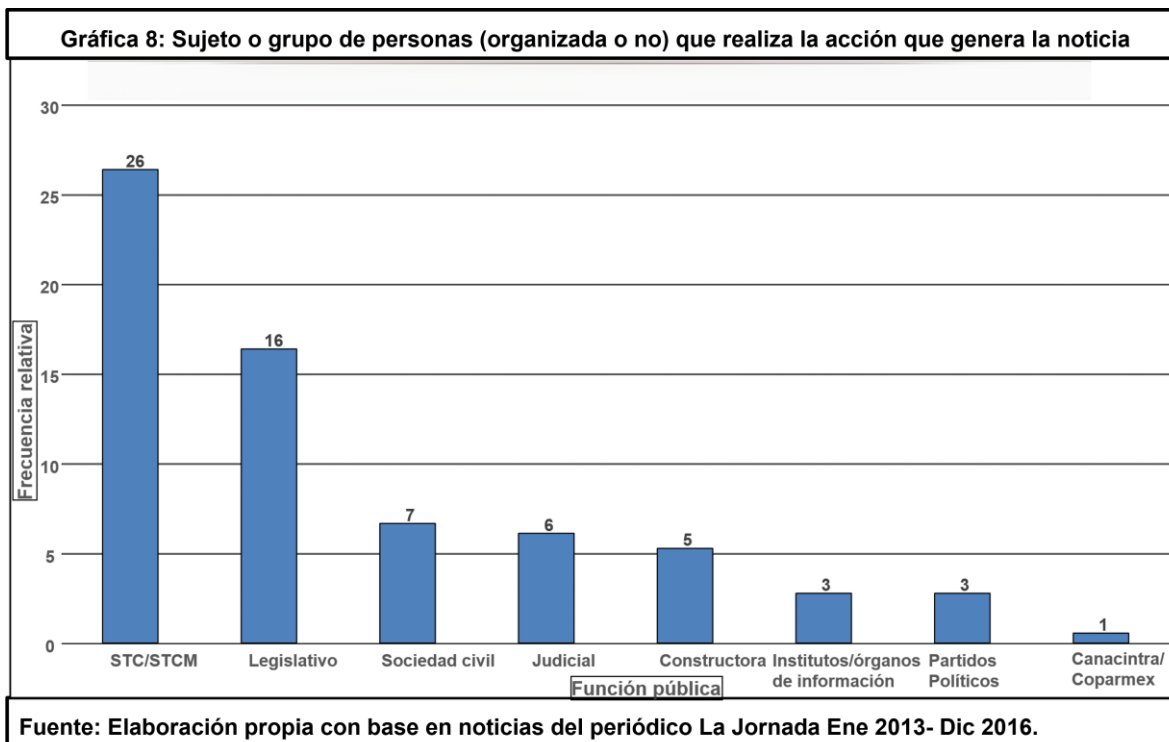
Podemos observar que el día con mayor prevalencia para hacer declaraciones es el martes, con un 17%. En el caso de las acciones, el día predilecto es el miércoles, con 9%. El segundo día con más declaraciones es el miércoles, con 14%; mientras que para las acciones es el martes, con 5%.

El tercer día con mayor número de declaraciones y acciones coincide en ambos casos con el jueves, con 4% y 12% respectivamente. El domingo, lunes y viernes presentan cifras similares, aunque con mayor prevalencia de declaraciones. El sábado es el día con menor actividad, tanto en declaraciones (4%) como en acciones (2%).

La distribución de acciones y declaraciones a lo largo de la semana muestra cómo la producción del espacio y los discursos sobre el proyecto se organizan en función de los días. Mientras que los días con mayor prevalencia de declaraciones (martes y miércoles) reflejan una estrategia discursiva del poder y la autoridad para comunicar decisiones y justificar el proyecto, los días con más acciones (miércoles y jueves) corresponden a los momentos en que los eventos y efectos tangibles de la construcción o funcionamiento de la Línea 12 son más visibles.

Esta dinámica puede interpretarse desde el espacio percibido, en tanto las acciones y declaraciones informativas se insertan en la cotidianidad de los habitantes y afectan la manera en que experimentan el espacio urbano. La repetición, la visibilidad y el contenido de estas intervenciones contribuyen a moldear la percepción colectiva sobre la obra pública, generando sensaciones de avance, incertidumbre o desgaste según el momento y la experiencia vivida. Así, el espacio percibido se transforma a partir del modo en que estos mensajes se integran a las prácticas diarias de la población.

Es importante mencionar que las acciones son de naturaleza tangible, ya que implican intervenciones físicas en el espacio, mientras que las declaraciones son de carácter discursivo o verbal, comunicando ideas, justificaciones o decisiones sobre el espacio sin modificarlo directamente.



La gráfica muestra la distribución de los actores sociales e instituciones que han generado las noticias relacionadas con la Línea 12, según el sujeto o grupo de personas (organizadas o no) que realiza la acción que genera la noticia.

En la gráfica 8, se observa que un 26% de las acciones en las noticias de la Línea 12, las encabeza la categoría formada por el Sistema de Transporte Colectivo, junto con la Secretaría de Transporte Colectivo Metro. Después, se encuentra el legislativo, con un 16%, en este grupo se encuentran incluidos la Cámara de Diputados, Cámara de Senadores, la Asamblea Legislativa.

A continuación, está con un 6% la judicial que incluye la Procuraduría de Justicia y al Procurador, después con 7% está la Sociedad Civil, que incluye a la población en general, colectivos, bienes raíces, músicos y pintores, y minorías sin algún cargo gubernamental.

Posteriormente, con un 5% está el grupo judicial que abarca la Procuraduría General de Justicia, la Contraloría General del Gobierno del Distrito Federal, El

Tribunal de lo Contencioso Administrativo del Distrito Federal, la Subprocuraduría de Procesos.

Y con un 3% respectivamente, Institutos y Órganos de información; por su parte, con el mismo porcentaje se encuentran los Partidos Políticos entre los que se encuentran el PAN, el PRI, el PRD, Morena y Nueva Alianza. Por último, con el 1% se encuentra CANACINTRA (Cámara Nacional de la Industria de Transformación de México) y Coparmex (Confederación Patronal de la República Mexicana).

Desde la visión de Lefebvre, esta distribución de actores sociales e instituciones en los medios refleja cómo el espacio urbano de la Línea 12 es producido y transformado por diferentes actores, cada uno con sus propios intereses y perspectivas sobre el proyecto. Las acciones mediáticas no solo son un reflejo de la realidad física de la infraestructura, sino también de las narrativas que estos actores construyen en torno a ella.

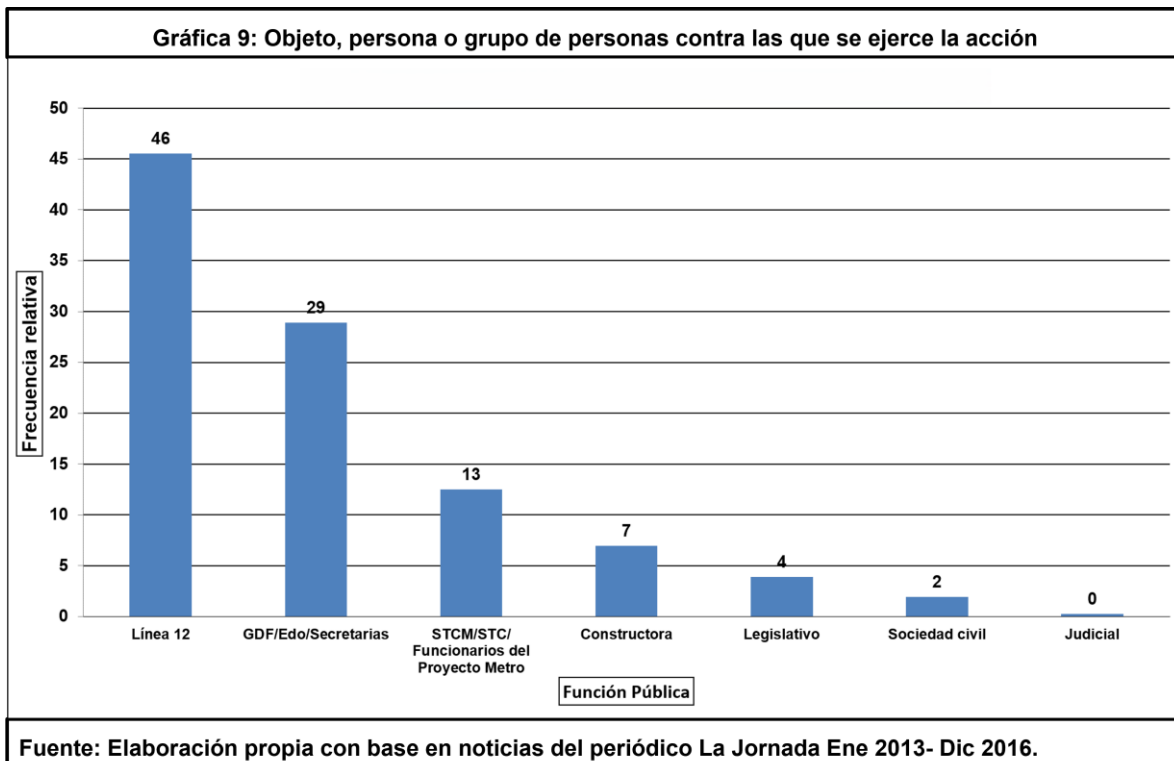
En este sentido, el espacio percibido por los habitantes no se limita a las características tangibles del metro, sino que también está influenciado por las interpretaciones y discursos que los medios, actores políticos y sociales generan, configurando así la manera en que los usuarios viven y experimentan el espacio urbano.

Los datos presentados no solo reflejan quiénes están generando la información en torno a la Línea 12, sino que también evidencian cómo los distintos actores sociales y políticos influyen la percepción colectiva del proyecto. La distribución de noticias, dependiendo del sujeto o grupo responsable de la acción, puede modificar cómo los habitantes de la ciudad interpretan y se relacionan con la infraestructura.

Por ejemplo, las noticias encabezadas por el gobierno del Distrito Federal o el Sistema de Transporte Colectivo pueden reforzar una visión oficial del metro como un avance positivo y esencial para la movilidad, mientras que las acciones y

noticias relacionadas con la sociedad civil o los partidos políticos pueden reflejar una crítica o una respuesta más subjetiva, generando distintas formas de apropiación del espacio.

Así, los datos indican cómo las narrativas mediáticas sobre la Línea 12 no solo afectan el espacio concebido, sino también cómo se percibe y vive ese espacio en el día a día, a través de las experiencias y expectativas que se forman en la población.



En la gráfica 9, se analiza las acciones mediáticas sobre la Línea 12 del Metro y su relación con el espacio percibido. Mostrando que el objeto o sujeto contra el cual se ejercen más acciones es la Línea 12 del Metro, con un 46%. En este caso, las acciones son tanto directas como indirectas, ya que la Línea 12 se convierte en el centro de la disputa, aunque no se mencionan responsables específicos.

En segundo lugar, con un 29%, se encuentra el Gobierno del Distrito Federal, el presidente de la República y diversas secretarías; seguido de cerca por el Sistema de Transporte Colectivo (STC) y sus funcionarios, con un 13%. Aquí, aunque la acción se dirige a los sujetos, el STC también es señalado por las fallas que han afectado el funcionamiento de la infraestructura. Posteriormente, con un 7%, se encuentran las constructoras encargadas de la edificación de la Línea 12 y sus vagones.

El legislativo ocupa el 4%, mientras que la sociedad civil tiene un 2%. Finalmente, el grupo judicial muestra un porcentaje muy bajo, de un 0%, debido a su escasa mención en las noticias relacionadas con la Línea 12. Esta distribución evidencia una jerarquización en la visibilidad mediática de los actores implicados: mientras el poder legislativo aparece de forma marginal, posiblemente limitado a la emisión de posicionamientos o comisiones de investigación posteriores al colapso, la sociedad civil apenas logra posicionarse como sujeto activo dentro del discurso público, a pesar de haber protagonizado movilizaciones, demandas y reclamos de justicia.

Por su parte, la ausencia del poder judicial refleja una omisión significativa en la representación mediática de los procesos legales y de rendición de cuentas, lo que podría interpretarse como una falta de seguimiento institucional en el tratamiento informativo del caso. En conjunto, estos porcentajes ponen de manifiesto una tendencia de los medios a privilegiar la voz del poder ejecutivo y de los organismos técnicos, reproduciendo así una narrativa centrada en la gestión gubernamental y no en la responsabilidad estructural ni en las demandas ciudadanas.

Desde la teoría del espacio percibido de Lefebvre, esta gráfica evidencia cómo las diferentes acciones mediáticas producen un impacto sobre el espacio en la ciudad y las dinámicas de movilidad. La Línea 12, al ser el principal objeto de las acciones (directas e indirectas), se convierte en un espacio simbólico cargado de significados y disputas, donde los habitantes perciben la infraestructura no solo

como un medio de transporte, sino como un reflejo de las fallas y promesas incumplidas por las autoridades.

Por otro lado, el Gobierno del Distrito Federal, el presidente de la República y las Secretarías son los principales responsables del espacio concebido, el cual está basado en la planificación oficial y las expectativas sobre la modernización urbana y la conectividad. Sin embargo, es importante señalar que estas acciones mediáticas no solo se limitan a la crítica política, sino que se trasladan al espacio percibido cuando los ciudadanos viven y experimentan el día a día del transporte público, con las fallas y las incomodidades que implica el servicio.

El Sistema de Transporte Colectivo también juega un papel crucial en la producción del espacio percibido, pues está directamente relacionado con la experiencia cotidiana de los usuarios. Las críticas al STC no solo reflejan problemas técnicos, sino también una sensación de frustración en el espacio urbano, que afecta la vida diaria de los habitantes que dependen de este medio para sus desplazamientos.

Las constructoras y los actores judiciales, aunque mencionados en menor medida, tienen un impacto significativo en la gestión del espacio físico de la infraestructura y las posibles responsabilidades legales. En cuanto a la sociedad civil, su papel se reduce al 2%, pero también representa un actor importante en la configuración del espacio percibido, ya que son los ciudadanos y grupos sociales quienes, al percibir las fallas, contribuyen a la construcción de una realidad compartida en torno a la Línea 12.

Por lo tanto, la gráfica refleja cómo las disputas y las acciones mediáticas no solo involucran a los actores políticos y operativos, sino también a los ciudadanos que experimentan y viven las consecuencias de esas decisiones en su interacción cotidiana con el espacio urbano. La relación entre el espacio concebido (las decisiones políticas y administrativas) y el espacio percibido (la experiencia vivida por los usuarios) es fundamental para entender la dinámica social que rodea la Línea 12 del Metro.

4.3 Apropiación funcional del entorno

En el contexto, la relación entre los habitantes y su entorno urbano no es pasiva; por el contrario, se produce una interacción constante en la que los ciudadanos se apropian del espacio de maneras que responden tanto a las necesidades inmediatas como a las transformaciones sociales y económicas.

La apropiación no solo involucra la modificación física del espacio, sino también la resignificación de los usos del espacio y las relaciones sociales que en él se desarrollan. Este proceso se da dentro del espacio percibido, que es aquel que los habitantes experimentan a través de sus interacciones cotidianas con el entorno, interpretando y adaptando el espacio a sus necesidades y prácticas.

Tal cambio revela cómo la planificación urbana y la infraestructura de transporte modifican profundamente la relación entre el tiempo, el espacio y la vida cotidiana. El metro ha contribuido a acortar no solo distancias físicas, sino también barreras sociales, económicas y simbólicas. En consecuencia, el uso del espacio urbano en Tláhuac ha sido resignificado.

Al colocar nuevas estaciones de metro en zonas previamente habitacionales, se transforma la estructura del uso de suelo en áreas cercanas, generando una presión para incorporar nuevas actividades como comercios, servicios y centros de recreación. La infraestructura de transporte, más allá de su dimensión física, transforma el entorno simbólico y cotidiano de quienes lo habitan, modificando también la manera en que se percibe y se vive el espacio urbano.

Este proceso es un claro ejemplo de la producción del espacio que Lefebvre describe. Los poderes gubernamentales y las grandes corporaciones (como en el caso de la construcción del Centro comercial Portal Lomas Estrella) diseñan y gestionan el espacio según sus intereses, lo que conlleva a una transformación en la estructura socioeconómica de la zona.

Casos de apropiación del espacio en torno a estaciones del metro: comercio informal, usos alternativos del espacio público, resignificación de áreas aledañas. La incorporación de usos comerciales y de servicios responde a la lógica de maximizar el valor del suelo, lo que cambia la función original de la zona y fomenta la gentrificación o transformación de la demografía local.



El espacio concebido en Tláhuac, por lo tanto, no es solo un resultado de la infraestructura física (las estaciones del metro y el centro comercial), sino también una manifestación de cómo el poder y los intereses del mercado modifican las relaciones sociales y económicas en el territorio.

Esto evidencia la forma en que las políticas urbanísticas y las decisiones sobre el uso del suelo no son neutrales, sino que tienen implicaciones profundas en la vida cotidiana de los habitantes, quienes experimentan el espacio vivido de manera distinta.

La transformación de los usos del suelo existente, impulsada principalmente por la construcción de la Línea 12 del metro, y la creación de nuevos espacios comerciales y unidades habitacionales, ha propiciado un aumento significativo en la generación de empleo en la zona.



Este cambio no solo ha beneficiado a los habitantes locales, quienes ahora cuentan con mayores oportunidades laborales dentro de su misma delegación, sino que también ha permitido la atracción de personas de otras áreas del Distrito Federal. La diversificación de los comercios y servicios cercanos a las estaciones ha favorecido la creación de empleos tanto directos, en los establecimientos comerciales, como indirectos, en actividades relacionadas con el transporte y la construcción.

De este modo, la transformación urbanística no solo ha generado una revalorización del suelo y de las áreas circundantes, sino que también ha

fortalecido el tejido económico local, promoviendo una mayor integración de Tláhuac dentro de la red urbana del Distrito Federal. Sin embargo, este crecimiento económico también plantea desafíos, como la gentrificación y el posible desplazamiento de los habitantes originales, que podrían verse afectados por el aumento de los precios del suelo y los servicios.

La modificación de la imagen urbana en este contexto no solo se refiere a la transformación física del espacio (como la construcción de las estaciones y los viaductos), sino también a los cambios que ocurren en la percepción social del espacio urbano. La introducción de la Línea 12, al facilitar el transporte rápido, crea una nueva imagen mental de la ciudad: un lugar donde la movilidad se puede resolver de manera más eficiente y en menos tiempo, lo que genera una imagen de modernidad y progreso.

Desde la perspectiva del espacio percibido, de Lefebvre, el impacto real de la Línea 12 no solo se limita a la infraestructura, sino a cómo los residentes y usuarios interpretan y vivencian este cambio. Aunque el espacio concebido (la visión de la ciudad que se tenía al planificar la línea) se visualiza como un espacio más eficiente, la práctica cotidiana y las experiencias de los habitantes muestran una discrepancia.

El uso diario del espacio refleja que, a pesar de la modernización que la Línea 12 representa, la congestión y los hábitos de movilidad no han cambiado de manera significativa. Esto revela cómo la imagen concebida del espacio urbano no siempre se alinea con la experiencia vivida por los habitantes, lo que genera una brecha entre lo planeado y lo realmente percibido en la cotidianidad de la ciudad.

De esta forma, el espacio percibido se convierte en un campo en el que las expectativas generadas por los planes de modernización se enfrentan a las prácticas diarias de los ciudadanos, quienes, a pesar de la infraestructura, siguen experimentando la ciudad de maneras que no se ajustan completamente a la visión de progreso inicial.

Las contradicciones entre la imagen de la ciudad planeada y la experiencia vivida por sus habitantes refuerzan la idea de que el espacio urbano es constantemente negociado, adaptado y resignificado por quienes lo habitan.



Desde el espacio percibido, los habitantes de la zona, aunque experimentan mejoras en el transporte público, siguen enfrentando graves problemas de congestión y tráfico. Esto se debe a que el cambio en la infraestructura, como la construcción de la Línea 12, no ha sido acompañado por una transformación profunda en los hábitos urbanos de la población ni por una gestión adecuada del espacio real.

En otras palabras, la infraestructura, a pesar de ser más moderna y accesible, no ha logrado reducir la dependencia del automóvil ni gestionar de manera efectiva el tráfico en las zonas circundantes.

Este fenómeno resalta las contradicciones entre la imagen urbana que los urbanistas intentan crear y las prácticas cotidianas de los habitantes. Aunque la mejora de la infraestructura puede mejorar la percepción de la ciudad como más moderna y eficiente, la persistencia del tráfico y la falta de políticas eficaces para reducir la cantidad de vehículos particulares muestran que la ciudad sigue estando sometida a viejos problemas.

Este contraste demuestra que la imagen concebida del espacio urbano, la visión de los planificadores y autoridades sobre la ciudad, no siempre se traduce directamente en la experiencia vivida por los ciudadanos, quienes se ven enfrentados a realidades que no corresponden a lo que se había anticipado.

La congestión vehicular, que sigue siendo un problema significativo, refleja una desconexión entre la infraestructura y las necesidades de movilidad de los habitantes. Aunque la Línea 12 facilita el acceso a ciertas zonas, el tráfico en las vías circundantes no ha disminuido, en parte debido a que muchos residentes continúan dependiendo de sus vehículos privados.

A esto se suma la falta de una infraestructura vial complementaria que permita una transición fluida entre el transporte público y el privado, lo que intensifica los atascos y reduce la eficiencia del sistema de transporte en su conjunto. Además, el trazo de la Línea 12, en su tramo elevado, modificó profundamente la avenida Tláhuac: redujo carriles de circulación y saturó el espacio con una estructura masiva que, lejos de aliviar el tránsito, se convirtió en una nueva barrera física para la movilidad vehicular y peatonal.

Esta configuración evidencia cómo ciertas decisiones de diseño urbano, orientadas a mejorar la conectividad, pueden generar efectos contraproducentes cuando no se integran en una planeación metropolitana integral que contemple la coexistencia armónica entre los distintos modos de transporte.

El tráfico se convierte así en un símbolo de las tensiones entre la planificación urbana y las prácticas cotidianas de los ciudadanos, mostrando que, a pesar de los esfuerzos por modernizar la ciudad, las soluciones de transporte deben ir más allá de la infraestructura para incluir cambios en la cultura de movilidad de la población. El tráfico no solo refleja la congestión física de las calles, sino también una falta de integración entre las diferentes formas de desplazamiento en la ciudad, evidenciando la necesidad de una gestión más integral y adaptada a las realidades del día a día de los habitantes.



Desde el espacio percibido, la generación de notas periodísticas en torno a la construcción del metro y los conflictos sociales que provoca subraya la importancia de los medios de comunicación en la interpretación y difusión de la discrepancia entre el espacio concebido y el espacio vivido. Cuando un proyecto urbano, como la Línea 12, no es completamente aceptado o comprendido por todos los actores implicados, residenciales, comerciantes, o grupos sociales afectados, los medios de comunicación se convierten en un espacio crucial para

visibilizar las tensiones y las diferencias de interpretación entre los distintos actores sociales.

Las notas periodísticas reflejan principalmente dos visiones contrastantes. Por un lado, existe la perspectiva oficial del proyecto (espacio concebido), que destaca los beneficios de la infraestructura, como la mejora en la conectividad y el desarrollo urbano. Estas visiones, a menudo apoyadas por autoridades y entidades encargadas del proyecto, contribuyen a consolidar la narrativa oficial de un futuro prometedor y una modernización de la ciudad.

Sin embargo, cuando los habitantes o los grupos sociales perciben que su experiencia diaria (espacio vivido) ha sido ignorada o alterada negativamente, los medios de comunicación se convierten en el vehículo para expresar las quejas, críticas y protestas. En estos reportajes, los impactos negativos del proyecto, como el desplazamiento, la pérdida de identidad local, la congestión y las alteraciones en las dinámicas cotidianas, son destacados, reflejando un contraste con la narrativa oficial.

A través de este proceso, los medios no solo informan sobre los hechos, sino que también actúan como actores activos en la construcción de narrativas contrapuestas. Los reportajes y las coberturas periodísticas contribuyen a mostrar cómo un mismo espacio puede ser interpretado de maneras radicalmente diferentes, dependiendo de las experiencias y las perspectivas de los actores sociales involucrados.

La cobertura mediática resalta las discrepancias entre las intenciones de los planificadores y las realidades vividas por los ciudadanos, quienes, al enfrentarse a la transformación de su entorno, responden con una interpretación crítica y, a menudo, con una percepción negativa del proyecto. Así, los medios de comunicación, al reflejar estas tensiones, nos muestran cómo el espacio percibido se convierte en un campo de disputa donde las narrativas sobre la ciudad y sus transformaciones se negocian y se redefinen.

Puestos ambulantes

Los puestos ambulantes representan una clara manifestación de cómo los habitantes interactúan y se apropian del espacio urbano, adaptándolo a sus necesidades y prácticas cotidianas. Aunque la planificación urbana busca organizar y regular el uso del espacio, estos vendedores informales desafían esas concepciones al ocupar áreas públicas de manera no autorizada. Esta acción interrumpe la imagen urbana idealizada que los planificadores y autoridades intentan proyectar, pero también refleja las contradicciones del proceso de producción del espacio.

En la experiencia diaria de los habitantes, los puestos ambulantes no solo alteran físicamente el entorno, sino que también forman parte de un tejido social y económico que responde a las dinámicas locales. Para los ciudadanos, estos puestos son una forma habitual de sustento y un componente familiar del paisaje urbano. Sin embargo, desde la perspectiva de los planificadores y autoridades, esta ocupación del espacio público puede percibirse como una amenaza al orden y la limpieza de la ciudad.

La presencia de los puestos ambulantes no solo evidencia la falta de acceso a recursos y la necesidad de subsistencia de ciertos sectores de la población, sino también la desconexión entre los objetivos de los planificadores y las realidades que los habitantes enfrentan. Así, se crea un espacio urbano dinámico, vivo y multifacético, que resiste ser definido solo por las normativas oficiales.

La ocupación informal del espacio público por parte de los vendedores ambulantes crea un contraste con la imagen oficial de la ciudad, que busca proyectar un espacio ordenado y funcional. No obstante, este fenómeno también refleja las complejidades del espacio percibido, en el que los ciudadanos, a través de sus prácticas cotidianas, modifican y resignifican el entorno urbano según sus necesidades inmediatas.

Mientras los planificadores diseñan una ciudad para todos, los habitantes responden a su propio sentido de urgencia y subsistencia, apropiándose del espacio de una manera que es difícil de encajar dentro de los marcos convencionales de planificación urbana.



En el contexto del espacio percibido, los puestos ambulantes no solo representan una adaptación económica, sino también una apropiación simbólica y funcional del entorno. Este fenómeno se puede observar en zonas cercanas a estaciones del metro, como en Tláhuac, donde los puestos ambulantes se han establecido como un componente vital del paisaje urbano. Los vendedores no solo generan una actividad económica, sino que transforman el espacio en un lugar de interacción social y cultural, creando un sentido de comunidad en torno al espacio público.

Este proceso de apropiación puede ser visto como una respuesta a las carencias en la infraestructura formal de la ciudad, y refleja una desconexión entre el espacio concebido y el espacio vivido. La interacción constante entre las

políticas urbanas y las prácticas informales de los habitantes revela las tensiones inherentes en la producción del espacio urbano. Aunque las autoridades intentan regular y ordenar, los habitantes generan nuevas formas de ocupación y significados que resisten ser totalmente controlados por las normativas oficiales.

En este sentido, los puestos ambulantes se convierten en un ejemplo de cómo el espacio es vivido y apropiado de maneras que los planificadores no siempre anticipan o desean, lo que pone de manifiesto la brecha entre el espacio concebido y el espacio vivido.

El delegado (alcalde) de Benito Juárez, Jorge Romero, informa en el 2012: “Estamos resueltos a que no habrá comercio informal y será de los primeros temas a atender en esta administración. El comercio ambulante es un reflejo de una situación económica nacional, pero no vamos a permitir abusar de la vía pública, y quienes tienen un permiso deben ordenarse, la tolerancia depende de esto” (Gómez, 2012).

La construcción de grandes proyectos de infraestructura como la Línea 12 puede generar conflictos sociales, ya que, aunque están diseñados para mejorar la ciudad en su conjunto, no siempre consideran las realidades cotidianas de los ciudadanos ni las representaciones mentales que estos tienen de su entorno. La planificación de proyectos urbanos se basa en una visión abstracta y generalizada del espacio, pero la experiencia vivida por los habitantes es mucho más compleja y está influenciada por su historia, cultura y relaciones sociales con el lugar.

Los ciudadanos experimentan las transformaciones urbanas no solo a través de la infraestructura física que se instala, sino también a través de los cambios que esta provoca en su día a día. Aunque la construcción de la Línea 12 busca mejorar la conectividad y la movilidad en la ciudad, puede entrar en conflicto con las rutinas diarias de los habitantes, que sienten que sus espacios cotidianos se ven alterados sin una consulta o participación significativa en el proceso.

Además, los desplazamientos forzados y las alteraciones en la dinámica de los barrios pueden crear un fuerte sentimiento de exclusión entre los residentes, quienes a menudo no son considerados en las decisiones sobre el futuro de su entorno. En este sentido, el espacio percibido refleja cómo los habitantes interpretan y responden a las modificaciones de su ciudad.

La infraestructura, aunque pensada para el beneficio colectivo, puede ser vista por algunos como una invasión de su espacio vivido, alterando sus vínculos con el lugar. Esto pone de manifiesto las tensiones entre el espacio concebido, definido por los planificadores, y el espacio vivido, que es experimentado de manera subjetiva por cada individuo.

Cuando las transformaciones urbanas no toman en cuenta estas realidades, se generan resistencias y conflictos, ya que el espacio deja de ser un lugar de pertenencia para convertirse en un sitio de desplazamiento, exclusión y malestar. A pesar de que los habitantes han apropiado el espacio y lo han adaptado a sus necesidades, el resultado final no ha logrado crear un entorno urbano ideal como lo había concebido el espacio planificado.

El espacio vivido por los ciudadanos, influenciado por las prácticas cotidianas y las necesidades reales, no coincide completamente con la visión y objetivos del espacio concebido, lo que resalta las tensiones y contradicciones entre la planificación urbana y la realidad de la experiencia diaria de los habitantes.

CAPÍTULO 5. EL ESPACIO VIVIDO

(Experiencias urbanas, memorias colectivas y disputas por el metro, entrevistas)

Este capítulo aborda el metro no solo como infraestructura urbana, sino como un espacio vivido: cargado de significados simbólicos y emocionales, expectativas, tensiones y memorias. Más allá de su función técnica, el metro conecta físicamente distintos espacios urbanos y también refleja transformaciones sociales y culturales, a través de las cuales los habitantes interactúan, resisten, se apropian y reconfiguran su entorno.

El espacio vivido, desde esta perspectiva, es un producto colectivo. No se limita a lo visible ni a lo planificado desde el urbanismo institucional, sino que se construye a través de prácticas sociales, afectos, memorias compartidas y significados atribuidos.

En primer lugar, se aborda el metro imaginado: las expectativas y promesas de modernización que acompañaron la construcción de la Línea 12, entrelazadas con una nostalgia por un pasado más rural, perdido. Luego, se analiza el metro como símbolo de progreso y apropiación en disputa, donde la transformación de Tláhuac genera conflictos y disputas sobre su uso y acceso.

Finalmente, se recogen las memorias colectivas de quienes han habitado este espacio, dando cuenta de cómo las experiencias cotidianas han resignificado el lugar a lo largo del tiempo, se presta atención a las experiencias más recientes vinculadas a las fallas estructurales y al impacto que éstas tuvieron en la comunidad.

La Línea 12, desde su inicio, estuvo marcada por deficiencias como interrupciones, demoras y problemas de infraestructura. Estos defectos se volvieron parte de la experiencia diaria, lo que generó críticas crecientes a lo largo del tiempo, para finalmente llegar a un colapso que dejó un impacto emocional y simbólico profundo en la comunidad, alterando su relación con el entorno urbano y transformando su "espacio vivido".

Sin embargo, tras la tragedia, algunos habitantes comenzaron a resignificar el lugar: aparecieron murales en columnas y muros cercanos al tramo colapsado, como una forma de duelo, denuncia y memoria.

5.1 El metro imaginado: promesas y nostalgias urbanas

Este apartado explora la manera en que los habitantes de Tláhuac imaginaron la llegada del metro como parte de un futuro deseado, pero también cargado de ambivalencias. Las promesas de modernidad, conectividad y desarrollo económico se entrelazan con la añoranza de un pasado rural, en el que predominaban los lazos comunitarios y un estilo de vida más pausado. La llegada del metro, entonces, no solo representaba un avance, sino también la pérdida de cierta identidad territorial.

La llegada del metro a Tláhuac fue interpretada por muchos habitantes como una promesa de progreso, modernización y mejores oportunidades. Sin embargo, también trajo consigo la evocación de un pasado añorado, donde la vida era más tranquila, ligada a lo rural y a una organización comunitaria más cohesionada.

Esperanza, vecina de la zona, recuerda con nostalgia cómo era la vida antes del metro: “Si mira la vida era este, pues yo pienso que era productiva porque todos los terrenos que ocupó el metro de acá de la parte del ejido se sembraban, inclusive nosotros en la parcela sembramos girasol, pero también las tierras se han erosionado y año con año este la falta de lluvias pues hacía que no se diera mucho... La distancia se acorto, pero por el número de gente que lo aborda, no la distancia el tiempo se hacía muy largo y muy pesado” (Esperanza, 27-10-2019).

A pesar de estos cambios, ella percibe al metro como una herramienta crucial para el bienestar de las nuevas generaciones: “El metro significa una fuente de progreso para el traslado de las personas, de los estudiantes, de los

obreros, de todo tipo de gente que tenga su trabajo allá, pero principalmente también para los estudiantes” (Esperanza, 27-10-2019).

Desde antes de su construcción, el metro era imaginado como una solución a las limitaciones del transporte público. Aun cuando esto implicó la pérdida de tierras, Esperanza apoyó con decisión el proyecto: “Me den o no me den nada, tómela si va a venir el metro. Yo lo hago para los que vienen detrás de mí... el metro nos va a venir a solucionar una gran problemática: cómo acudir a sus escuelas los jóvenes, los niños, cómo acudir los obreros a sus fábricas” (Esperanza, 27-10-2019).

Esta transformación, además de tener un impacto colectivo, también tuvo implicaciones personales muy positivas para ella. Como recuerda, “Tengo mis nietos que se trasladaban hasta El Rosario y cuando no estaba el metro pues sufrían muchísimo... llegaron a su escuela más cerca, lograron su carrera, tienen su título, tienen su trabajo. Entonces para mí es algo que trajo progreso” (Esperanza, 27-10-2019).

Este testimonio muestra cómo el metro fue imaginado como un bien colectivo y un motor de movilidad social, capaz de transformar positivamente la vida de futuras generaciones. La gratitud que expresa Esperanza refleja una percepción optimista del cambio: “Yo estoy muy agradecida con esta vía de comunicación... yo siempre hablé en pro, yo tengo mi diploma que me entregaron en una ceremonia... siempre estuve a favor del metro” (Esperanza, 27-10-2019).

Sin embargo, esta visión positiva convive con la memoria de un entorno distinto: una vida agrícola, menos densa, donde prevalecía el contacto con la tierra y una relación más directa con el entorno natural. En ese sentido, el metro fue también el umbral entre dos formas de habitar el territorio: la del campo productivo y la de la ciudad que se impone. La llegada del metro a Tláhuac fue interpretada por muchos habitantes como una promesa de progreso, modernización y mejores oportunidades. Sin embargo, también trajo consigo la evocación de un pasado

añorado, donde la vida era más tranquila, ligada a lo rural y a una organización comunitaria más cohesionada.

Este testimonio refleja una expectativa de progreso y mejora que surgió con la planeación de la Línea 12, y cómo los habitantes, como Esperanza, percibían el proyecto como una solución para los problemas de transporte urbano. Sin embargo, como en muchos proyectos de infraestructura, las expectativas de los ciudadanos pueden estar sujetas a una realidad diferente, lo que resalta la importancia de analizar cómo el espacio concebido y el espacio vivido no siempre coinciden, generando eventualmente conflictos y frustraciones. “Yo soy de la persona que desde el momento que supe que venía el metro ¿quién está de acuerdo con que entre el metro aquí?, no una mano, dos manos” (Esperanza, 27-10-2019).

“Yo estoy a favor [del metro], si afectó a mucha gente que se quedó sin vivienda y les dieron una casa de Infonavit, que no vale lo mismo que su casa” (Guillermo, 27-10-2019).

Los habitantes imaginaron una ciudad más accesible, moderna y funcional, donde el metro no solo facilitaría los desplazamientos, sino que transformaría profundamente sus vidas. Analizado desde la perspectiva de Henri Lefebvre, este espacio concebido refleja un proyecto planificado desde la institucionalidad, con una clara intención de redefinir el territorio en clave de progreso.

Para los entrevistados, el metro simbolizaba una puerta de entrada al desarrollo. Era el medio para acceder a escuelas, trabajos, hospitales y espacios culturales que antes resultaban lejanos o inaccesibles. Esta visión optimista se nutrió tanto del discurso político como del anhelo de justicia espacial: la idea de que todos los sectores de la ciudad merecen igual acceso a las oportunidades.

La inminente llegada del metro actuó como catalizador de una urbanización acelerada. Terrenos agrícolas se convirtieron en propiedad del STC Metro, surgieron colonias nuevas, y se multiplicaron los asentamientos irregulares

promovidos por intereses políticos que buscaban atraer votos. “Se transformó, porque los terrenos donde antes se sembraba se ocuparon por el metro.” (Esperanza, 27-10-2019).

Este proceso implicó una reconfiguración del paisaje urbano y una modificación en la lógica del uso del suelo. El lugar pasó de tener una vocación agrícola y rural, a insertarse en el imaginario metropolitano como una extensión de la ciudad moderna, con todo lo que ello implica: crecimiento caótico, presión sobre servicios públicos, y disputas por el territorio.

En el contexto de una ciudad en expansión, la tecnología fue presentada como la garantía de un futuro mejor. El discurso institucional equiparó progreso con infraestructura, y la Línea 12 fue presentada como un símbolo de ese avance: “El metro es una vía de transporte rápida.” (Teresa, 10-05-2019).

El uso de celulares, tabletas y redes sociales también comenzó a influir en la forma en que se vivía el espacio urbano. Las nuevas tecnologías no solo permitieron una nueva movilidad informacional, sino que también modificaron la convivencia, volviendo más individualistas los trayectos cotidianos: “Ahora ya van más ocupados en el celular y eso ha hecho que las relaciones interpersonales ya no se fomenten.” (Carlos, 54 años, 26-10-2019). Así, la modernidad tecnológica se instaló como un componente central del imaginario urbano: era deseada, esperada, y vista como una forma de acortar la brecha entre los sectores periféricos y los centralizados.

Tras la construcción de la Línea 12, el espacio urbano se transformó no solo física, sino simbólicamente. El metro ya no era solo infraestructura, sino un nodo cargado de tensiones, experiencias y significados colectivos: “El espacio tiene ahora un objeto de representación que le da identidad y sentido: el metro.” Esta transformación marca el tránsito de un espacio concebido a un espacio vivido, donde las personas no solo transitan, sino que se relacionan con el entorno de forma emocional, simbólica y social. El metro resignificó el territorio, creando nuevas centralidades, nuevas rutinas y también nuevos conflictos.

La llegada del metro también provocó una migración interna desde otras zonas periféricas como Mixquic, Milpa Alta y Xochimilco. Las personas se trasladaron hacia Tláhuac no solo por la promesa de mejor conectividad, sino también por la expectativa de acceder a nuevas oportunidades económicas, educativas y sociales: “Se trasladó mucha gente de todas las regiones suroriente.” (Guillermo, 23-05-2019). Esta movilidad no solo incrementó la densidad poblacional, sino que transformó los imaginarios del barrio, insertando a Tláhuac en los circuitos del desarrollo urbano metropolitano.

La Línea 12 del Metro fue pensada como un umbral hacia un futuro deseado: una ciudad más justa, más conectada, más moderna. En el plano simbólico, representó la esperanza de una vida mejor, de integración social y de democratización del espacio urbano. Las promesas de conectividad, tecnología y progreso se fusionaron con las narrativas locales para construir un imaginario poderoso: el del metro como salvación.

Sin embargo, el espacio imaginado no siempre coincide con el espacio vivido. El análisis de estos testimonios permite comprender cómo el deseo de transformación se encarna en la infraestructura urbana, y cómo esta, a su vez, reconfigura los sentidos, usos y experiencias del territorio. La Línea 12 no solo es un objeto técnico: es un fenómeno cultural, político y social.

La imagen de Tláhuac nuevamente era de beneficio, de salvación, lo que permitió también un desarrollo del capital económico, y por ende cultural con la llegada de gente de provincia o de las zonas alejadas. Las prácticas cambiaron, y con ello sus hábitos y su vida cotidiana. Se trasladó mucha gente de todas las regiones suroriente, principalmente Mixquic, Milpa Alta, Xochimilco, Estado de México, que son los que trabajaban por la zona de Santa Fe. (Guillermo, 28 años, soltero, Servidor Público de la Secretaría de Salud, 23-05-2019), (Teresa, 50 años, Servidor Público de la Secretaría de Salud, 10-05-2019), (Carlos, 54 años, casado, Empleado Federal del Gobierno, 26-10-2019).

El proceso de migración hacia esta área no solo está relacionado con la llegada de nuevas personas, sino también con la modificación del espacio físico para recibirlas, por ejemplo, la expansión de infraestructuras, la mejora del transporte (como la llegada del metro o nuevas rutas de transporte), y el establecimiento de nuevos negocios.

Esto sugiere que la llegada de personas desde otras regiones ha transformado la percepción de la zona, pasando de ser una periferia de la ciudad a un área de crecimiento y oportunidades. A través de su presencia, los migrantes contribuyen a la construcción de un nuevo sentido de comunidad, donde se mezclan las tradiciones y costumbres locales con las prácticas de los nuevos habitantes.

5.2 El metro como símbolo de progreso y apropiación en disputa

El metro en Tláhuac no solo simboliza un avance en infraestructura, sino que se erige como un poderoso emblema de progreso, reconfiguración territorial y transformación de los espacios urbanos. Esta transformación afecta tanto al entorno físico como a las dinámicas sociales, cambiando los hábitos de los habitantes, las relaciones interpersonales y la organización territorial.

Desde la perspectiva de Henri Lefebvre, el espacio urbano no es un entorno neutral; está socialmente producido y en constante disputa. En este sentido, la expansión del metro en Tláhuac ejemplifica cómo los procesos de urbanización conllevan una apropiación del espacio, que redefine usos previos y genera nuevas dinámicas. La infraestructura del metro no solo conecta territorios, sino que también produce nuevos sentidos sobre esos lugares, cargándolos de significados sociales y económicos.

Esperanza, habitante de Tláhuac, describe cómo la construcción del metro transformó su entorno: "Los partidos políticos, con tal de ganarse el voto, dieron permiso para asentamientos urbanos irregulares, entonces la gente se fue

aglomerando aquí... es un caos" (Esperanza, 27-10-2019). Lo que antes eran parajes rurales y parcelas de cultivo, se transformó en ejes de movilidad, viviendas informales y un desorden urbano.

Así, el metro se convierte tanto en una infraestructura útil como en un factor catalizador del crecimiento desorganizado y la pérdida de la identidad territorial. Siguiendo a Lefebvre, este espacio refleja más las relaciones de poder y las prioridades económicas que las necesidades locales de los habitantes.

Carlos, por su parte, también reflexiona sobre cómo el metro ha alterado el paisaje urbano, mencionando que, aunque la infraestructura ha mejorado el transporte, el crecimiento desmedido de la población ha creado nuevos problemas: "Las vías de comunicación de la delegación siguen siendo insuficientes... el metro ha traído beneficios, pero la explosión demográfica y el crecimiento de unidades habitacionales no han dejado de ser un problema" (Carlos, 15-11-2019).

Esta paradoja del metro como símbolo de modernidad y herramienta de exclusión resalta su ambivalente efecto: mientras acerca a los habitantes a los centros económicos, contribuye a la saturación de los espacios, a la desaparición de lo rural y a la transformación de los paisajes sociales tradicionales.

Esperanza también critica la falta de control en el sistema de metro: "Somos inconscientes, el metro no tenemos la conciencia de que es un medio de comunicación que nos sirve mucho, pero la gente come, tira basura... he visto últimamente a los vendedores ambulantes entrar y salir y no hay quien los controle realmente" (Esperanza, 27-10-2019). Esto refleja cómo la expansión del metro no solo implica cambios materiales, sino también desafíos en cuanto a la gestión social y la convivencia en estos nuevos espacios.

Guillermo, otro habitante, aporta una perspectiva crítica sobre las dificultades operativas del metro, comentando que, si bien la funcionalidad es buena, existen problemas como la lentitud de los trenes durante las lluvias: "La

construcción fue algo complicada y tediosa para los habitantes que radicamos en la colonia, la funcionalidad es buena y si van a hacer una planeación funcionaria perfecto, pero tenemos que destacar que hay una decadencia que tiene, que tardan mucho los vagones y en temporada de lluvias es demasiado lento" (Guillermo, 18-11-2019). Esto pone en evidencia las limitaciones de la infraestructura a pesar de los avances que representa.

La construcción de la Línea 12 consolidó nuevas dinámicas urbanas y territoriales. Aunque la accesibilidad mejoró, no todos los sectores de la población se beneficiaron por igual. Santiago menciona que el impacto de la plusvalía se sintió principalmente en las áreas cercanas a la línea: "Debe de haber plusvalía en los terrenos... pero solo en los que están muy cerca de la línea... en las demás zonas sigue siendo la misma situación" (Santiago, 18-11-2019). De igual manera, Carlos observa cómo la urbanización se ha extendido hacia zonas rurales y ejidales: "Algunos lugares que antes eran ejidos ya se empezaron a poblar... y eso sigue creciendo" (Carlos, 15-11-2019).

El metro, entonces, refleja una serie de tensiones que acompañan el proceso de modernización urbana. Mientras que para algunos representa una mejora significativa en términos de transporte y accesibilidad, para otros es sinónimo de desorganización, saturación y pérdida de identidad. Esta paradoja del metro como infraestructura funcional, pero también como motor de transformación caótica, ilustra cómo las políticas urbanas pueden generar tanto avances como fracturas sociales.

La transformación del espacio urbano en Tláhuac, impulsada por la llegada del metro, también trajo consigo un cambio profundo en las relaciones sociales y culturales. El metro no solo modificó el paisaje físico, sino que también alteró las prácticas cotidianas de los habitantes, promoviendo nuevas formas de interacción y nuevas maneras de experimentar y comprender la ciudad. La movilidad se consolidó como un componente esencial de la vida urbana: el metro dejó de ser

únicamente un medio de transporte para convertirse en un espacio social cargado de significados.

La llegada del metro también trajo consigo una transformación en las prácticas sociales dentro del espacio urbano. El uso generalizado de celulares, por ejemplo, transformó el trayecto en un espacio de consumo tecnológico, reduciendo las interacciones cara a cara. Este fenómeno refleja el cambio en las formas de relación dentro del espacio público, donde lo colectivo se ve reemplazado por lo individualizado. Carlos menciona este cambio: "Ahora ya van más ocupados en el celular y eso ha hecho que las relaciones interpersonales ya no se fomenten" (Carlos, 26-10-2019).

Al mismo tiempo, el metro ha sido un espacio de integración para muchos, especialmente para personas con discapacidad. Guillermo señala cómo la infraestructura mejorada ha facilitado el acceso para estos usuarios, mejorando su calidad de vida y fomentando una mayor integración en la vida urbana: "El metro permitió mayor acceso especialmente a los discapacitados. Cuenta con rampas y servicios de elevadores, lo que ha sido muy positivo" (Guillermo, 23-05-2019).

Finalmente, la construcción del metro también tuvo un impacto económico significativo. Muchos habitantes destacaron el ahorro en tiempo y dinero al utilizar el metro, una ventaja importante para las personas que dependían de otros medios de transporte más costosos o lentos: "Es más económico que en cualquier otro transporte y nos ayuda a llegar más rápido a nuestros destinos" (Santiago, 21-05-2019). Este aspecto refuerza la percepción del metro como un símbolo de progreso, facilitando la movilidad en la ciudad.

La expansión del metro en Tláhuac representa mucho más que una mejora en la infraestructura de transporte. Se ha convertido en un símbolo complejo de transformación urbana, reflejando tanto los beneficios de la modernización como las tensiones y contradicciones que conlleva. A través de los testimonios de los habitantes, podemos ver cómo el metro no solo ha alterado el espacio físico de la

ciudad, sino también las dinámicas sociales, económicas y culturales, redefiniendo el modo en que los habitantes se relacionan con su entorno y entre sí.

5.3 Voces colectivas: memorias del espacio herido y resistido

Este subcapítulo da voz a las memorias colectivas que emergen desde las vivencias cotidianas en este espacio de quienes interactúan con el espacio urbano de la Línea 12 del metro. Desde su inauguración, la línea fue percibida como una promesa de transformación, pero también como un espacio marcado por problemas de funcionamiento, interrupciones y una infraestructura deficiente.

A medida que pasaba el tiempo, las críticas al servicio y la infraestructura se incrementaron, culminando en el colapso de la línea. Este evento dejó un impacto emocional, simbólico y práctico irreversible en la comunidad. Los testimonios de los habitantes permiten reconstruir no solo el relato de los sucesos, sino cómo estos problemas alteraron profundamente la relación de los habitantes con su territorio.

Las narrativas recopiladas muestran un espacio herido, caracterizado tanto por la frustración acumulada como por el derrumbe físico de la infraestructura, resignificado desde la experiencia popular y comunitaria. Este espacio, concebido inicialmente como un símbolo de modernidad, se resignificó desde la experiencia comunitaria, alterando lo que se conoce como el "espacio vivido".

Los testimonios recogen las voces de quienes vivieron, presenciaron o fueron afectados por el colapso de la Línea 12 del Metro de la Ciudad de México. A través de sus testimonios, se reconstruye no solo el relato de los sucesos, sino también el impacto emocional, simbólico y cotidiano que tuvo en la comunidad. En este análisis, se considera especialmente cómo el evento no solo derrumbó estructuras físicas, sino que transformó profundamente la relación de los habitantes con el espacio urbano, alterando el "espacio vivido".

La Línea 12 fue vista inicialmente como un símbolo de progreso y modernización. Su construcción trajo consigo la mejora en los tiempos de desplazamiento y el acceso a nuevas oportunidades. Sin embargo, con los beneficios también llegaron nuevos desafíos. El crecimiento descontrolado y la saturación de las estaciones generaron conflictos y tensiones, como el comercio informal, la sobrecarga en las horas pico y la percepción de inseguridad.

Además, se observó una transformación en los valores comunitarios, como el respeto por el espacio público y la convivencia en general. La tecnología, aunque facilitó muchas formas de interacción, también promovió el aislamiento y el individualismo. Aunque la Línea 12 es reconocida como un símbolo de progreso, también se enfrenta a críticas relacionadas con la infraestructura deficiente, la saturación y el desorden.

La percepción del metro es ambivalente: por un lado, es valorado por su utilidad y rapidez; por otro, es percibido como un espacio deteriorado por el ruido, la sobrecarga y la invasión del comercio ambulante.

Esto refleja una contradicción fundamental en la experiencia del metro: mientras que para algunos es una mejora en la calidad de vida, para otros representa un espacio caótico y deteriorado. Estos cambios también provocaron una transformación en los valores comunitarios, como el respeto por el espacio público y la convivencia, con un creciente individualismo y aislamiento promovido por la tecnología.

Además, el aumento del comercio ambulante es un problema creciente que trajo consigo incomodidades para los usuarios y afectó la funcionalidad del metro, transformando un espacio organizado en un lugar caótico. Aunque este fenómeno generó ingresos para los vendedores, también alteró el propósito original del metro como un medio de transporte eficiente.

Los vendedores ambulantes han generado incomodidad tanto por la saturación del espacio como por los problemas de orden y limpieza. Estela, una

vecina de 31 años, comenta: "Los vendedores ambulantes son bien molestos" (10-05-2019). De igual manera, Esperanza, una maestra jubilada de 86 años, reflexiona: "Últimamente, sí hay vendedores aquí, pero los vendedores entran y salen, y a los vendedores no hay quien los controle realmente" (27-10-2019).

Este fenómeno, aunque negativo por la contaminación de ruido y el estorbo a los peatones, ha incrementado el capital económico de los comerciantes y de las personas que compran en el metro. La presencia de estos vendedores ha transformado el espacio público, alterando su función original de un lugar organizado y eficiente para el transporte a un espacio caótico y menos funcional.

El metro representó una mejora significativa en la movilidad y el acceso a servicios, pero también trajo consigo múltiples afectaciones negativas que impactaron la vida diaria de los habitantes de Tláhuac. Entre ellas destacan el ruido constante, el desorden urbano derivado de la urbanización acelerada y la saturación de los servicios y espacios públicos. Esperanza relató cómo este crecimiento afectó su calidad de vida: "Lo que está sucediendo, que asaltan, que roban, que matan... es por la aglomeración y también por el desorden. La Ciudad de México es un caos" (27-10-2019).

El crecimiento urbano impulsado por el metro no fue acompañado de una planeación adecuada, lo que provocó el aumento de asentamientos irregulares, pérdida de espacios verdes y deterioro del tejido social. El ruido generado por el tránsito constante de trenes y las aglomeraciones se convirtió en una molestia permanente para quienes viven cerca de las estaciones. Carlos también reflexionó sobre los desafíos que trajo el crecimiento del metro: "Ahora tenemos más ventajas, por ejemplo, puedes llegar más rápido a las escuelas, a los centros de trabajo, a un museo... pero también hay más problemas... la saturación sigue afectando" (15-11-2019).

Con la llegada del metro también generó, la transformación de los valores comunitarios y el deterioro social. Un cambio en los valores y comportamientos sociales. Para muchos de los entrevistados, la falta de civismo es una de las

principales consecuencias del aumento de la población en la zona. Esperanza, por ejemplo, recuerda cómo antes los buenos modales se aprendían en la casa y se reforzaban en la escuela: "Antes se aprendía con el ejemplo, viendo a tus mayores, en la actualidad se aprende viendo celular o televisión" (27-10-2019).

En contraste, ahora el uso del celular se ha convertido en una distracción más importante que la interacción social, lo que ha contribuido a la pérdida de valores como el respeto y la limpieza. Esperanza agrega: "El metro es tierra de nadie porque cada quien hace lo que quiere... los jóvenes con su celular, su mochila... no nos dejaban pasar, y luego los vendedores" (27-10-2019).

El colapso parcial de la Línea 12 en 2021 alteró profundamente la vida cotidiana de los habitantes de Tláhuac. Este suceso resignificó el espacio urbano, que pasó a ser percibido como un territorio de dolor, memoria y resistencia colectiva. Como relata uno de los habitantes: "El metro se convirtió en un lugar de miedo, una herida abierta en la ciudad" (testimonio, 2021).

El desastre también provocó una reacción emocional colectiva, dando lugar a protestas y marchas en busca de justicia y reparación. Este "espacio herido" se transformó en símbolo de lucha, no solo por la restauración de la infraestructura, sino también por el reconocimiento del daño emocional y comunitario. Como advierte Henri Lefebvre, cuando el espacio concebido desde la planificación urbana no responde a las necesidades reales de sus habitantes, se produce una fractura que abre paso a nuevas formas de resistencia.

La Línea 12 no solo representa el ideal de progreso y modernización de la Ciudad de México, sino también las tensiones sociales y urbanísticas que emergen cuando los grandes proyectos se implementan sin considerar a las comunidades. La transformación del espacio físico y simbólico, desde su construcción hasta su colapso, evidencia la fragilidad de la promesa de modernidad. Así, este territorio marcado por la tragedia, la frustración y la resistencia se convierte en un escenario de disputa y memoria activa, donde los

testimonios de los habitantes continúan moldeando su significado y redefiniendo la relación entre la ciudadanía y su ciudad.

El "espacio vivido" se refiere al espacio que las personas experimentan a través de sus sentidos, sus emociones y su memoria. En este sentido, el colapso de la Línea 12 no solo representó una tragedia técnica, sino que marcó una fractura en las vivencias cotidianas de los habitantes de Tláhuac y otras zonas cercanas, cambiando la manera en que perciben y se relacionan con el espacio. Lo que antes era un símbolo de modernidad y conectividad, se transformó en una herida abierta que afectó el tejido emocional de la comunidad.

Desde la perspectiva de Lefebvre, el espacio concebido por los planificadores, la ciudad diseñada desde arriba con criterios de eficiencia y monumentalidad, se encuentra en conflicto con el espacio vivido, el espacio experimentado desde el cuerpo, la memoria y las emociones.

El 3 de mayo de 2021, el colapso de un tramo elevado de la Línea 12 marcó un quiebre definitivo en la historia reciente de Tláhuac. Este suceso no solo significó la pérdida de vidas humanas, sino también la ruptura de los vínculos de confianza que la comunidad había depositado en las infraestructuras urbanas. La infraestructura, que antes era vista como un medio para la movilidad y la integración territorial, se convirtió en un símbolo de peligro, abandono y negligencia.

El colapso de la Línea 12 pone de manifiesto esta tensión. Las personas no solo se vieron afectadas por la caída de una estructura física, sino que el evento les obligó a reconfigurar su relación emocional con el espacio urbano. El miedo, el trauma y la pérdida se instalaron en el cuerpo y la mente de los afectados, y de la población que vive en la zona, transformando el metro de un simple medio de transporte en un territorio cargado de significados negativos.

El impacto emocional del colapso se refleja en los testimonios de las personas que sobrevivieron o presenciaron el accidente. Sergio Reyna Alvarado

expresa cómo el evento ha dejado una huella física y emocional profunda en él: “Desgraciadamente me significa dolor, por todo lo que pasó, por todo lo que se vivió ese día y por todo lo que desgraciadamente traigo en mi cuerpo ahora, porque yo no lo traía... Traigo dos placas, tengo siete costillas fracturadas, el húmero del brazo roto...” (Excélsior, 2022).

Este relato no solo describe una herida física, sino también la transformación de su relación con el espacio vivido. El metro, que antes era parte de su rutina diaria, se convirtió en un lugar de terror, de recuerdos dolorosos que resuenan en su cuerpo.

Sergio lo menciona en otro testimonio publicado en un periódico diferente, reforzando esta idea al afirmar: “Subir al Metro aún me da pánico, movimientos o frenones me dan pavor” (Proceso, 2021). Este testimonio evidencia cómo el trauma se inscribe en el cuerpo creando una relación distorsionada y miedosa con el espacio urbano que antes representaba una simple herramienta de movilidad.

Sin embargo, el espacio vivido también se resignifica a través de la resistencia de los habitantes. Aunque el miedo y el dolor persisten, muchos han comenzado a manifestar su duelo y su resistencia de formas colectivas. Murales, altares, marchas y foros públicos sirven como medios para reapropiarse de ese espacio, transformando lo que fue una tragedia en un acto de memoria activa.

Una memoria que no solo transforma la percepción de la vida diaria sino la forma en que se vive un espacio, pasando de un espacio seguro a un espacio de miedo, inseguridad y nostalgia.

Este análisis del "espacio vivido" también muestra cómo los habitantes han reconfigurado su relación con la ciudad y sus infraestructuras. El miedo y el trauma transforman el metro en un territorio de lucha emocional y social. La ciudad, ya no solo entendida como un espacio funcional, se convierte en un campo de resistencias y de reconexiones afectivas. La voz de José Luis es un

claro ejemplo de esto: “Qué bueno que ya la abrieron, pero ojalá el gobierno no se olvide de las víctimas” (Pie de página, 2024).

La obra representa a una mujer con una vela en las manos y con 26 mariposas a su alrededor. Lizette Charlotte explicó que "las mariposas simbolizan a esas personas que ya no están. Las mariposas blancas son las 26 personas que fallecieron" (Cedillo, 2023), en el desplome del 3 de mayo de 2021.



Este tipo de resistencia no solo busca recordar el dolor, sino también transformar el espacio de la tragedia en un lugar de memoria, donde el sufrimiento puede ser procesado colectivamente. Como lo expresa Yuliana Torres: “No nos quedaba más opción que usar esta línea por economía, por ahorrar tiempo... pero claro que se podía haber evitado, ya se había tardado que pasara esto” (BBC, 2021).

En este sentido, el concepto de "espacio vivido" también se entrelaza con la justicia simbólica. La reparación de la infraestructura no es suficiente para los

habitantes, quienes exigen una reparación simbólica de la memoria colectiva. Diana lo explica claramente: “Le voy a ser honesta, la verdad sí tengo miedo, pero lo que no tengo es tiempo. Entonces, no toca de otra” (Pie de página, 2024).

Aquí, se refleja una resignación forzada, una aceptación de la necesidad de retomar la movilidad a pesar del trauma, mientras persiste el deseo de que las autoridades no olviden a las víctimas y la necesidad de justicia. El colapso de la Línea 12 debe ser entendido no solo como una tragedia técnica, sino como una experiencia colectiva que trastocó las relaciones emocionales, políticas y sociales en la ciudad. El espacio vivido se convierte en un lugar sensible y político donde se entrelazan las marcas del cuerpo, del duelo y de la esperanza.

La ciudad herida no se entrega al olvido: se recuerda, se nombra y se vuelve a caminar. En palabras de Lizette Charlotte: “Yo quería que las personas no olvidaran, por eso lleva la frase plasmada [en el mural del] Corazón nunca olvida, porque, aunque las personas no estén con nosotros, el corazón nunca las va a olvidar” (Reforma, 2023).



El pasado no se ha ido, sólo se ha quedado quieto, esperando que alguien lo mire de nuevo, que alguien lo nombre.

Se recuerda con dolor ese tiempo en que la estación Olivos no era un sitio de duelo. Allí, donde hoy hay flores marchitas, cintas desgastadas y nombres escritos en papel, antes había pasos apurados, mochilas al hombro, celulares en la mano y niños que miraban por la ventana del vagón, fascinados por el vaivén del metro elevado. Era el espacio de lo cotidiano: el que no se piensa, el que simplemente se habita. Pero todo cambió el 3 de mayo de 2021, cuando una trabe colapsó, llevándose consigo no sólo vidas, sino también la fe en una ciudad que prometía cuidar a su gente.

Desde entonces, caminar por esa línea es caminar sobre la herida. El presente se ha vuelto un lugar incómodo, un territorio donde la rutina ya no ofrece consuelo sino sospecha. La ciudad se mira con desconfianza. Cada sonido del metal, cada vibración del suelo, recuerda lo que no debió pasar. La Línea 12 ya no es sólo un sistema de transporte; es un memorial involuntario.

La frase Lizette Charlotte no es sólo un lamento, es una forma de nombrar lo que la ciudad intenta callar. Es la voz de quienes no aceptan que el olvido sea la única forma de seguir adelante. Porque hay heridas que, lejos de cerrarse, se mantienen abiertas para que no vuelva a pasar lo mismo. Esas cicatrices son también lecciones, y si no se recuerdan, se repiten.

Es un espacio vivido, fracturado. Aunque dolido, es también un espacio de lucha. Las reparaciones continúan, pero no hay yeso que repare la confianza rota. Se han reabierto los tramos, sí, pero quienes vuelven a subir al vagón lo hacen con un nudo en el estómago.

En los muros, el arte toma la palabra: hay murales que gritan lo que las autoridades callan, hay cruces que desafían al cemento, hay miradas en las fotos que aún nos interpelan. Esas expresiones no son sólo homenajes, son actos de memoria activa. Porque recordar no es quedarse en el pasado: es construir un futuro que no repita los errores del presente.

Pero en medio del duelo, también hay dignidad. La comunidad que habita cerca de la Línea 12 no ha dejado de exigir, de nombrar, de contar su historia. En cada conversación, en cada mural, en cada marcha silenciosa, hay una voz que dice: aquí pasó algo y no vamos a fingir que no.

Tal vez no haya forma de volver al pasado, a ese tiempo anterior al colapso. Pero sí hay forma de habitar el presente con memoria. Y de mirar hacia el futuro con ojos abiertos, aunque con cicatrices. Porque una ciudad que recuerda es una ciudad que se cuida y se habita.

CONCLUSIÓN

En la Ciudad de México, donde el concreto tiembla y la memoria se cuartea con frecuencia, hay lugares donde la nostalgia no es un lujo: es una forma de resistencia. La Línea 12 del Metro, una arteria que alguna vez prometió unir las periferias con el centro, con dignidad y velocidad, es hoy un espacio marcado por la ausencia, por el recuerdo de un tiempo anterior a la tragedia, cuando la rutina aún era sinónimo de confianza.

La ciudad, como organismo vivo, se adapta, se estira, pero también se cansa. Existen zonas que ya no confían en las promesas; comunidades enteras que sienten que se les arrebató algo más que un servicio de transporte: se les quitó la certeza de llegar a casa. Ese sentimiento no desaparece con ruedas nuevas ni con anuncios de modernización. El espacio continúa siendo habitado, usado y transformado desde su historia: una historia que muchas veces se ha intentado silenciar, pero que persiste, viva, en las prácticas cotidianas y en la memoria colectiva.

Las transformaciones urbanas en la Ciudad de México durante las últimas décadas han estado marcadas por una modernización apresurada y, en muchos casos, negligente. La Línea 12, concebida como un emblema de progreso y conectividad para el oriente de la capital, terminó por convertirse en un símbolo trágico de los riesgos de construir sin garantizar estándares técnicos rigurosos y, sobre todo, sin escuchar a las comunidades directamente afectadas por estas intervenciones.

La tragedia del 3 de mayo de 2021 fue también resultado de una planificación vertical, que ignoró advertencias ciudadanas, denuncias vecinales y voces que alertaban sobre fallas estructurales. No escuchar a la población fue un factor determinante en la construcción de una infraestructura insegura, que terminó cobrando vidas.

Sin embargo, su impacto no se limita al plano técnico. Esta infraestructura reconfiguró de manera profunda el territorio de Tláhuac, no solo en términos materiales, sino también simbólicos y afectivos. A partir de la teoría de la producción del espacio de Henri Lefebvre, este estudio analizó cómo la Línea 12 transitó de ser un proyecto concebido desde una lógica centralizada a convertirse en un territorio socialmente producido, cargado de múltiples significados, a veces contradictorios.

En términos teóricos, este estudio confirma la vigencia del pensamiento de Henri Lefebvre en la comprensión de las ciudades latinoamericanas. Su planteamiento sobre la producción del espacio permite articular una lectura crítica entre las estructuras materiales de la planificación y las prácticas cotidianas que las resignifican. En el caso de la Línea 12, esta tensión se expresa en la contradicción entre el discurso de la modernidad técnica y las experiencias de vulnerabilidad social que derivan de su colapso.

La tríada espacial “Lefebvrina”, espacio concebido, espacio percibido y espacio vivido, permitió comprender esta evolución. El metro fue primero un espacio planificado desde lo técnico (concebido), luego incorporado a las prácticas cotidianas como una mejora funcional (percibido), y finalmente resignificado como una herida colectiva tras el colapso (vivido). Esta tragedia no solo alteró la movilidad urbana, sino que también desnudó las tensiones estructurales entre las decisiones de arriba y las experiencias de abajo: entre los discursos de modernidad y las realidades de una ciudad fragmentada, donde muchas veces se impone la infraestructura sin diálogo ni participación.

Las voces de los habitantes permiten trazar una cartografía íntima del espacio urbano. Antes de la llegada del metro, Tláhuac ya era un territorio lleno de prácticas cotidianas con sentido. La construcción del sistema de transporte alteró esos usos del espacio, impuso nuevas dinámicas, y obligó a las comunidades a reinterpretar, adaptar y reapropiar su entorno.

El metro dejó de ser un elemento puramente técnico: sus estaciones y alrededores se transformaron en lugares de encuentro, comercio, memoria y pertenencia. Así, el espacio fue reconstruido desde lo colectivo, a través de afectos, resistencias y recuerdos.

La experiencia urbana en torno a la Línea 12 confirma que el espacio no es estático ni neutral: es moldeado por quienes lo habitan, lo recorren y lo significan. Las ciudades no se definen únicamente por sus estructuras físicas, sino que son construcciones sociales vivas, en transformación constante. Las prácticas cotidianas dan identidad a lugares originalmente pensados solo para el tránsito. El metro, entonces, se vuelve también un territorio de sentidos.

Aunque esta investigación no abordó de forma directa la percepción actual del metro entre los usuarios, se consideraron registros periodísticos y expresiones públicas que evidencian cómo la tragedia dejó una huella en la opinión colectiva. Las esperanzas por un futuro mejor y la melancolía por un pasado perdido se reflejan en la forma en que las comunidades resisten, reinterpretan y resignifican el espacio.

Antes del colapso, los testimonios recogidos mostraban que la Línea 12 era percibida como un símbolo de modernidad, justicia y progreso: una obra que prometía integrar a las zonas históricamente marginadas del sureste de la ciudad al resto de la metrópoli. Esta expectativa de transformación positiva convivía con un sentimiento de pertenencia y orgullo local, al entenderse el metro como un medio que acercaría oportunidades educativas, laborales y culturales.

La Línea 12 no solo representa una falla técnica, sino también un síntoma del modelo urbano neoliberal, caracterizado por la centralización de decisiones, la privatización de responsabilidades y la subordinación del bienestar social a los tiempos políticos. Este caso evidencia la necesidad de replantear la relación entre Estado, ciudadanía y territorio, para que la infraestructura pública vuelva a ser un espacio de derechos y no de riesgo.

El caso de la Línea 12 deja lecciones fundamentales para la planeación urbana contemporánea. Por su escala, por su impacto social y por sus implicaciones técnicas y políticas, representa un precedente clave. Su análisis revela los límites de una planificación vertical y tecnocrática, y señala la urgencia de incluir visiones más sensibles al contexto, sostenidas en el diálogo con la ciudadanía.

Por lo tanto, esta tesis desde los Estudios de la Ciudad, reafirma que comprender el espacio urbano implica mirar más allá del diseño y la función: requiere atender a los modos en que ese espacio es vivido, recordado y transformado por quienes lo habitan. La teoría de Lefebvre nos permite ver que la ciudad no es solo un objeto físico o un conjunto de infraestructuras materiales, sino una producción social en la que convergen cuerpos, historias, memoria y luchas. Cada calle, edificio o trayecto es también una inscripción simbólica de las relaciones sociales que le dan forma, un espacio en permanente disputa entre las lógicas del poder institucional y las prácticas cotidianas de los ciudadanos.

Desde esa mirada, los estudios urbanos no solo enriquecen el conocimiento académico, sino que también ofrecen herramientas para imaginar y construir una ciudad más justa, democrática y sensible a su propia memoria, un campo de acción crítica capaz de proponer alternativas frente a las desigualdades espaciales.

La ciudad se revela, así, como un espacio donde convergen la planeación institucional y la experiencia cotidiana, donde lo social y lo espacial se entrelazan en un proceso continuo de apropiación, conflicto y creación. Reconocer esta interdependencia es fundamental para avanzar hacia formas de planeación más sensibles, participativas y socialmente responsables.

Comprender el espacio desde su dimensión vivida permite reconocer las múltiples formas de apropiación, resistencia y resignificación que emergen en la vida cotidiana, haciendo visible la agencia de los sujetos frente a los procesos de

urbanización y planeación hegemónicas. Línea 12: un metro de cambio que transforma espacios, conecta vidas y redefine la ciudad.

Porque incluso el espacio herido puede ser recuperado y transformado desde lo colectivo, siempre que se escuche a quienes lo habitan y se reconozca su experiencia como fuente legítima de conocimiento urbano. En este sentido, la Línea 12 no es únicamente una infraestructura de transporte; es también un dispositivo de transformación urbana que incide directamente en la construcción del tejido social y en la manera en que las personas experimentan su vida cotidiana en la ciudad.

Su análisis permitió observar cómo lo social, lo espacial y lo simbólico se entrelazan en la configuración de un territorio que, más allá de su materialidad, expresa los conflictos, aspiraciones y esperanzas de una ciudad que sigue siendo un proyecto en disputa, una construcción colectiva en permanente transformación, incluso en su dimensión teórica.

En suma, el análisis de la Línea 12 pone en evidencia que toda infraestructura urbana es también una narración social: un texto que la ciudad escribe y reescribe a través de quienes la habitan. El caso de la Línea 12 nos recuerda que la ciudad es siempre un proyecto inacabado, una negociación permanente entre memoria y modernidad. Reconocer sus heridas es el primer paso para imaginar una metrópoli más justa, donde la infraestructura no sea solo testimonio de poder, sino también un vehículo de reparación y esperanza colectiva.

REFERENCIAS

- Baringo** Ezquerria, D., (2013). La tesis de la producción del espacio en Henri Lefebvre y sus críticos: un enfoque a tomar en consideración. QUID 16. Revista del Área de Estudios Urbanos, (3), 119-135. [fecha de Consulta 14 de febrero de 2025]. ISSN: Recuperado de: <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=559658546006>
- Baringo** Ezquerria, D., (2013). La tesis de la producción del espacio en Henri Lefebvre y sus críticos: un enfoque a tomar en consideración. QUID 16. Revista del Área de Estudios Urbanos, (3), 119-135. [fecha de Consulta 14 de Febrero de 2025]. ISSN: Recuperado de: <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=559658546006>
- Beraún** Chaca, John James. (2007). Transformaciones socio-territoriales en espacios con estructuras tradicionales, Tesis para optar el grado de Geógrafo. UNMSM, Lima.
- Bojórquez**, Yolanda (2011). Modernización y Nacionalismo de la Arquitectura Mexicana en cinco voces: 1925-1980, México, ITESO - Universidad Guadalajara Universidad Aguascalientes.
- Camargo** Anai (2015). ¿Pueblo o ciudad? El análisis de la transformación de los modos de vida como resultado de los procesos de urbanización. San Pedro Tláhuac, Ciudad de México. XI Jornadas de Sociología. Facultad de Ciencias Sociales, Universidad de Buenos Aires, Buenos Aires.
- Castro-Martínez**, Enrique de Jesús (2021). Aportes teóricos para la conceptualización de los espacios de representación de Henri Lefebvre. Número 66(1). Revista Geográfica de América Central.
- Cedillo** Eduardo., (2023) Pintan mural para no olvidar tragedia en Línea 12 del Metro, Disponible en: <https://www.reforma.com/pintan-mural-para-no-olvidar-tragedia-en-linea-12-del-metro/ar2596940>
- Chilango** (2015) Lo que debes saber de la línea 12. <http://www.chilango.com/ciudad/nota/2012/10/30/hoy-inicia-operaciones-la-l12-13-12-2015>.
- Comisión** de Derechos Humanos del Distrito Federal. (2017). Diagnóstico sobre el servicio y las instalaciones del sistema de transporte colectivo 2013-2018. CDMX, México: [fecha de Consulta 14 de febrero de 2025]. <https://www.metro.cdmx.gob.mx/storage/app/media/Banners/diagnostico.pdf>
- Comisión Investigadora de la ALDF.** (2021). Informe Final de la Comisión Investigadora de la ALDF. <https://forbes.com.mx/linea-12-debio-ser-subterranea-pero-por-ahorrar-dinero-se-hizo-tramo-elevado/>
- Contra la corrupción** (2025). Línea 12. <https://contralacorrupcion.mx/colapso-linea-12-metro/linea-de-tiempo-la-oscura-historia-de-la-linea-12/>

- Dorantes** Rodolfo (2022) Sobrevivientes y familiares de víctimas recuerdan colapso de Línea 12 del Metro. Periódico Excélsior. Consultado en: https://www.excelsior.com.mx/comunidad/sobrevivientes-y-familiares-de-victimas-recuerdan-colapso-de-linea-12-del-metro/1513104?utm_source=chatgpt.com
- Espinoza** Ulloa, Jorge. (1975). El Metro, Una solución al problema del transporte urbano. *Presentaciones y servicios de ingeniería*, S.A., STC. México. Pág. 120.
- Gaceta Oficial de la Ciudad de México.** (2017). Programa Delegacional de Desarrollo Urbano en TLÁHUAC. Fuente. <https://paot.org.mx/centro/programas/df/pdf/2021/PROGRAMA%20DE%20DESA%20RROLLO%20URBANO%20DE%20TLAHUAC.pdf>
- Garza**, Gustavo (2003), Le Urbanización de México del del siglo XX. El Colegio de México, Centro de Estudios Demográficos y de Desarrollo Urbano. México, CDMX.
- Gasca** Salas Jorge. (2023) Ciudad y sociedad contemporánea. Enfoques, prácticas y reflexiones desde su comprensión territorial. Coordinadores: Eduardo Sousa González, et al. Capítulo; La producción del espacio y la ciudad. Una lectura de Henri Lefebvre iniciado el siglo XXI 2023. 20-2-2025. <https://comunicacion-cientifica.com/html/ID-CC-063/cap2.php>
- Gaxiola** Mariana (2016). Sobre la historia de Tláhuac: la delegación que renace. <https://mxc.com.mx/2016/09/01/sobre-la-historia-de-tlahuac-la-delegacion-que-renace/>
- Gobierno de la Ciudad de México** (GOB CDMX). (2025). Metro de la CDMX <https://www.metro.cdmx.gob.mx/comunicacion/nota/hace-52-anos-inicio-la-construccion-de-la-red-del-metro>
- Gómez** Carmona, Gabriel; Villar Calvo, Alberto; Inzulza Contardo, Jorge (2016). La reconfiguración urbana de ciudades intermedias mexicanas en el contexto latinoamericano. El caso de Metepec, México. Revista AUS, núm. 19, enero-junio. pp. 66-72 Universidad Austral de Chile Valdivia, Chile
- Gómez**, R. (2012). La construcción del metro de la Ciudad de México: La Línea 12. Editorial Mexicana.
- Gómez**, R. (2014). Evaluación de las infraestructuras del metro: La experiencia de la Línea 12. Revista de Transporte Urbano, 23(1), 45-56.
- González** Díaz Marcos (2021) Accidente en Línea 12: el dolor y la indignación de los familiares de las víctimas del accidente de metro en Ciudad de México. BBC, News mundo. <https://www.bbc.com/mundo/noticias-america-latina-56989941>

Hernández Tirado, Concepción. (1991). El Sistema de Transporte Colectivo Metro de la Ciudad de México. Licenciatura en Ciencias Políticas y Administración Pública. Universidad Nacional Autónoma de México. [fecha de Consulta 12 de febrero de 2025].

https://tesiunam.dgb.unam.mx/F?current_base=TES01&func=direct&doc_number=000164556

SEMOVI. (2007) Encuesta Origen Destino en Hogares de la Zona Metropolitana del Valle de México (EOD) 2007.

INEGI. (2014) Instituto Nacional de Estadística y Geografía (México). Perfil de transporte en México / Instituto Nacional de Estadística y Geografía. México

INEGI. (2017) Encuesta Origen Destino en Hogares de la Zona Metropolitana del Valle de México (EOD) 2017. <https://www.inegi.org.mx/programas/eod/2017>. Fecha de consulta: 05 de noviembre 2013.

INEGI, (2017) Encuesta Origen Destino consultado en: https://www.inegi.org.mx/contenidos/programas/eod/2017/doc/resultados_eod_2017.pdf. Fecha de consulta: 05 de noviembre 2013.

INEGI, EOD 2017. BASE: 21380

INEGI. Censos de Población y Vivienda 1900-2020. <https://cuentame.inegi.org.mx/monografias/informacion/df/poblacion/dinamica.aspx>. Fecha de consulta: 09 de noviembre 2013.

INEGI. Dirección General de Geografía. (2005b). Superficie del País por Entidad y Municipio. Inédito.

INEGI. (2020). Censo de Población y Vivienda. Panorama sociodemográfico de Ciudad de México: Censo de Población y Vivienda 2020: CPV / Instituto Nacional de Estadística y Geografía- México.

INEGI. Marco Geoestadístico, 2005a, versión 3.1

Lefebvre, Henri. (1971). *La crítica de la vida cotidiana*. Siglo XXI Editores.

Lefebvre, Henri. (1974). *La producción del espacio*. Siglo XXI Editores.

Lefebvre, Henri. (1974). *La production de l'espace*. Paris: Anthropos.

Lezama, J. L. (2002). *Teoría social, espacio y ciudad*. México: El Colegio de México.

López, A. (2017). Impacto de los sismos en la infraestructura urbana: El caso de la Línea 12 del metro. Informe del Colegio de Ingenieros Civiles, 32(2), 88-92.

- Martínez Díaz Baruc** (2019). Tláhuac: atisbos históricos sobre un pueblo chinampero. 1a. edición 2019, Edición Grupo Autónomo Cultural Cuitlahuac Ticic con apoyo del Gobierno de la Ciudad de México. SEDEMA (2025). http://www.data.sedema.cdmx.gob.mx/cambioclimaticocdmx/images/biblioteca_cc/PACDEL_Tlahuac.pdf
- Metro** (2015). <https://metrodecdmx.com/lineas-metro-cdmx/linea-12-del-metro-cdmx/>. Fecha de consulta: 09 de noviembre 2025.
- Naciones Unidas** (2017). perspectivas de población mundial. <https://www.un.org/es/desa/world-population-prospects-2017>. Fecha de consulta: 12 de noviembre 2025.
- Navarro Benítez, Bernardo.** (1984). El Metro de la Ciudad de México. *Revista Mexicana de Sociología*. Vol. 46, No. 4. pp. 85-102. Universidad Nacional Autónoma de México. Pag 88. Consultado en: <https://biblat.unam.mx/hevila/Revistamexicanadesociologia/1984/vol46/no4/5.pdf>
- ONU-Hábitat** (2015). El Reporte Nacional de Movilidad Urbana en México 2014-2015,
- Pacheco, L.** (2021). Colapso de la Línea 12 del metro: Un análisis de la tragedia. El Universal. Recuperado de <https://www.eluniversal.com.mx>
- Pantoja Sara** (2021) Hablan las víctimas de la Línea 12: vidas rotas por el accidente. Proceso. <https://www.proceso.com.mx/reportajes/2021/8/27/hablan-las-victimas-de-la-linea-12-vidas-rotas-por-el-accidente-270779.html>
- Park, Robert** (1999). La ciudad y otros ensayos de ecología urbana. Madrid: Ediciones del Serbal. Visitado el 30 noviembre de 2013 en <http://es.scribd.com/doc/28772279/Park-RobertEzra-La-ciudad-y-otros-ensayos-de-ecologia-urbana>
- Parker, Simón** (2006). Teoría y experiencia urbana. Bolonia: Il Mulino
- Participación ciudadana** (2007). Consulta verde 2007. Fuente. https://www.iecm.mx/participacionciudadana/consultas-ciudadanas-en-la-ciudad-de-mexico/consulta-verde-2007/?utm_source=chatgpt.com
- Pérez, J.** (2015). Modificaciones en el trazado de la Línea 12 del metro y sus consecuencias. *Revista de Urbanismo*, 18(3), 101-112.
- Portal, María Ana y Cristina Sánchez Mejorada** (2010), "Estrategias Culturales, estructuras tradicionales y gestión social en el pueblo urbano de San Pablo Chimalpa» en *Revista: Nueva antropología*, 2010 XXIII (73) ISSN impreso: 0185-0636 en: <http://www.redalyc.org/pdf/159/15921049006.pdf>
- Pronatura México A.C.** (2021). Programa de Adaptación al Cambio Climático (PACC) 2021-2024. Fuente <https://pronatura.org.mx/pdf/planes/Xochimilco.pdf>

Romero, José (José Antonio Romero Tellaeché) Navarro Hernández, Emilio Enrique. (2024) "Evolución de la economía mexicana (1940-2018)". <http://hdl.handle.net/11651/6223>

Ruiz Alejandro. (2024), "Tengo miedo, pero no tengo tiempo», el día que la Línea 12 volvió a funcionar. Pie de página. <https://piedepagina.mx/tengo-miedo-pero-no-tengo-tiempo-el-dia-que-la-linea-12-volvio-a-funcionar/>

Sánchez Mejorada, Cristina (2005). Rezagos de la modernidad. Memorias de una ciudad presente. México DF Universidad Autónoma Metropolitana-Azcapotzalco ISBN: 970 31 01 01305

Santos, M. (2002). *Por una geografía nueva: la producción del espacio y el lugar*. Editorial Geos.

Schmid, C. (2008). Henri Lefebvre's theory of the production of space. Toward a three-dimensional dialectic. En: Goodnewardena, k., Kipfer, S., Milgrom, R. and Schmid, C. (Edited). *Space, Difference, Everyday Life*. Reading Henri Lefebvre. New York: Routledge Taylor and Francis Group.

Saskia Sassen. (1991). *The Global City: New York, London, Tokyo*.

Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México. (2019). Plan estratégico de movilidad 2019-2022 Gobierno de la Ciudad de México. <https://www.semovi.cdmx.gob.mx/comunicacion/nota/plan-estrategico-de-movilidad-2019>. Fecha de consulta: 29 de noviembre 2025.

Sistema de Transporte Colectivo. (2015a). Cifras de Operación en el STC. <https://www.metro.cdmx.gob.mx/operacion/cifras-de-operacion>. Fecha de consulta: 09 de noviembre 2025.

Sistema de Transporte Colectivo. (2019). Estadísticas de uso de la Línea 12 del metro. Recuperado de <http://www.stcmetro.gob.mx> Fecha de consulta: 09 de noviembre 2025.

STC (2014) "RECOPIACIÓN, ANÁLISIS, EMISIÓN DE OPINIONES TÉCNICAS – JURÍDICAS Y ELABORACIÓN DE MEMORIAS DOCUMENTALES DEL INICIO DE LA OPERACIÓN DE LA LÍNEA 12; DEL MANTENIMIENTO DEL CONSORCIO CONSTRUCTOR; DE LA SUSTITUCIÓN DE 50 ESCALERAS ELÉCTRICAS EN LAS INSTALACIONES DE LAS LÍNEAS 1, 2 Y 3; ASÍ COMO DE LA ADQUISICIÓN DE UN NUEVO SISTEMA DE RADIOCOMUNICACIÓN PARA TRENES, ESTACIONES Y PERSONAL OPERATIVO DEL STC METRO". <https://metro.cdmx.gob.mx/storage/app/media/Informacion%20L12/Antecedentes%20Linea%2012/Inicio%20de%20Operacion/Inicio%20de%20Operacion%20de%20la%20Linea%2012%20do%20entregable%20noviembre14.pdf>

STC (2018). El Plan Maestro 2018-2030 del Sistema de Transporte Colectivo-Metro. https://metro.cdmx.gob.mx/storage/app/media/Metro%20Acerca%20de/Mas%20informacion/planmaestro18_30.pdf. Fecha de consulta: 09 de noviembre 2025.

- Suárez** Lastra, Manuel; Galindo Pérez, Carlos; y Reyes García, Víctor. (2019). Movilidad y transporte: cómo nos movemos en la Ciudad de México. En: Flores Dávila, J. I. (Ed.). Inventario de la Ciudad de México: presente y futuro de su gente: diez encuestas sobre la Ciudad de México, Tomo II (pp. 255-293). Instituto de Investigaciones Jurídicas, UNAM; Secretaría de Educación, Ciencia Tecnología e Innovación.
- Torres**, F. (2016). Henri Lefebvre y el espacio social: aportes para analizar procesos de institucionalización de movimientos sociales en América Latina-La organización Barrial Tupac Amaru (Jujuy-Argentina). Sociologías, 18(43), 240-270. http://www.memoria.fahce.unlp.edu.ar/art_revistas/pr.9263/pr.9263.pdf
- Unikel**, Luis (1968) "La dinámica del crecimiento de la Ciudad de México", en historia del urbanismo, Alianza Editorial, Madrid.
- Wirth** Louis. (2005) El urbanismo como modo de vida. Disponible en: revista Bifurcaciones. Disponible en versión electrónica en: http://www.bifurcaciones.cl/002/bifurcaciones_002_reserva.pdf Fecha de consulta: 20 de noviembre 2013
- Zamarrón Israel** (2021). Línea 12. <https://forbes.com.mx/linea-12-debio-ser-subterranea-pero-por-ahorrar-dinero-se-hizo-tramo-elevado/> Fecha de consulta: 09 de noviembre 2025.