

# UACM

Universidad Autónoma  
de la Ciudad de México

*Nada humano me es ajeno*

COLEGIO DE HUMANIDADES Y CIENCIAS SOCIALES

LICENCIATURA EN COMUNICACIÓN Y CULTURA

**“Video documental sobre la construcción del Metrobús  
en el Distrito Federal: La nueva era del transporte público”**

TRABAJO RECEPCIONAL  
PARA OBTENER EL TÍTULO DE LICENCIADOS EN  
COMUNICACIÓN Y CULTURA

PRESENTAN:

**Karen Pamela Rodríguez Maldonado  
Anaid Valadez Juárez  
Leonardo Vera Martínez**

Director del trabajo recepcional

**Mtro. Luis Carrasco García**

UACM

BIBLIOTECA  
SAN LORENZO TEZONCO

México, D.F. Agosto 2013.

## 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.

# DEDICATORIAS

# DEDICATORIA

## *A TÍ*

*Por habernos permitido llegar  
a este momento tan  
importante de nuestras vidas,  
llenarnos de amor, darnos las  
fuerzas necesarias para seguir  
adelante y por brindarnos tu  
bondad para lograr y alcanzar  
nuestras metas.*

*A ti por llenarnos de  
bendiciones, por no dejarnos  
vencer en ningún momento,  
ayudarnos a seguir adelante,  
por darnos salud y finalmente  
esta oportunidad que nos diste  
para terminar nuestra  
carrera.*

*GRACIAS A TÍ*

# DEDICATORIA

## *A LA FAMILIA*

*Por habernos apoyado en cada momento de nuestras vidas, por brindarnos su compañía, su tiempo y su paciencia.*

*Principalmente a nuestros padres, por los valores que nos dieron y todo el esfuerzo incomparable por sacarnos adelante.*

*A nuestros hermanos(a), esposos (a) e hijos (a), por su comprensión, amor y tolerancia que nos tuvieron día y noche.*

*Y a todos por acompañarnos en este proceso tan importante y significativo para nuestras vidas.*

*GRACIAS FAMILIA*

# DEDICATORIA

## *A LA UACM*

*Por habernos transformado  
como personas, por darnos la  
oportunidad de estudiar y  
formarnos como  
Comunicólogos.*

*A nuestros maestros de quienes  
aprendimos día a día y quienes  
nos acompañaron en estos  
cinco años de la carrera.*

*A usted maestro Luis Carrasco  
por trabajar con nosotros en  
este documento, compartirnos  
sus enseñanzas, paciencia y  
por el apoyo que nos brindó a  
lo largo de este último año.*

*GRACIAS*

## INDICE

Introducción .....	9
1.- Protocolo de investigación .....	12
1.1 Titulo .....	13
1.2 Subtitulo .....	13
1.3 Planteamiento del problema .....	13
1.4 Pertinencias .....	13
1.4.1 Relevancia para la Comunicación y Cultura.....	13
1.4.2 Relaciones con otras disciplinas .....	15
1.4.3 Viabilidad.....	15
1.5 Público al que va dirigido .....	17
1.6 Objetivo general y particulares.....	17
1.7 Justificaciones .....	18
1.7.1 Del tema .....	18
1.7.2 Del medio .....	18
1.7.3 Del género o formato.....	19
1.8 Propositiones o supuesta de partida .....	21
2.- Importancia del Cine Documental .....	23

---

3.- Investigación documental y de campo .....	27
3.1 La Ciudad de México .....	28
3.2 Programas del Gobierno del Distrito Federal en materia de vialidad orientados a mejorar la calidad del aire .....	29
3.3 El proyecto del Metrobús en el Distrito Federal .....	33
3.4 Características específicas del Sistema de Transporte Metrobús..	36
3.5 Organización de las líneas del Metrobús en el Distrito Federal .....	41
3.6 Ventajas y desventajas del proyecto Metrobús.....	46
3.6.1 Ventajas .....	46
3.6.2 Desventajas.....	49
4.- Carpeta de producción .....	55
4.1 Título .....	56
4.1.2 Subtítulo .....	56
4.2 Sinopsis .....	56
4.3 Género .....	56
4.4 Modalidad .....	56
4.5 Objetivos .....	56

4.6 Justificación .....	57
4.7 Propuesta estética .....	57
4.8 Aspectos técnicos .....	60
4.9 Público meta .....	60
4.10 Equipo técnico .....	60
4.11 Recursos Humanos .....	61
4.12 Scouting .....	62
4.13 Guía de preguntas .....	64
4.14 Escaleta .....	74
4.15 Guión del documental .....	81
4.16 Cronograma de actividades .....	108
4.17 Presupuesto .....	129
Conclusiones generales .....	133
Conclusiones individuales .....	138
Bibliografía .....	167
Anexos .....	172

## INTRODUCCIÓN

El transporte público en la Ciudad de México es uno de los principales problemas que agobian a la Zona Metropolitana del Distrito Federal, ya que diariamente se efectúan aproximadamente 22 millones de viajes diarios<sup>1</sup> ocasionado, por un lado, saturación de vehículos y caos vial y, por el otro, el aumento de gases tóxicos que producen un alto grado de contaminación de esta capital.

Ante este problema, el Gobierno del Distrito Federal puso en marcha un nuevo sistema de corredores de transporte llamado “Metrobús”, el cual empezó a dar servicio a mediados del 2005 con la primer línea que corre de Indios Verdes a Doctor Gálvez y que, posteriormente, se extendió hasta el Caminero.

Hoy en día, y después de siete años de brindar servicio y extenderse con otras tres líneas en el Distrito Federal, el Sistema de Transporte Metrobús presenta una saturación de pasajeros que demerita el servicio que brinda este sistema, generando opiniones y críticas por parte de los usuarios y ciudadanos, que se preguntan si realmente el Metrobús fue una buena opción para agilizar el transporte público colectivo, mejorar la rapidez de los viajes y disminuir los gases tóxicos.

Es por ello, que este trabajo se enfoca en la documentación sobre la discusión que existe acerca de la implementación de este sistema transporte, el cual tiene como objetivo: dar a conocer, mediante un video documental, cómo fue la construcción del Metrobús y cuál ha sido su desarrollo en la actualidad, junto con las opiniones de usuarios, operadores, trabajadores, directivos del Metrobús, comerciantes, automovilistas y algunos choferes afectados por el desplazamiento de sus rutas.

---

<sup>1</sup> Encuesta origen destino (2007), SETRAVI, fecha de consulta: 1 de enero de 2013. (<http://www.setravi.df.gob.mx/work/sites/stv/docs/EOD2007.pdf>).

A través de un corto documental se busca dar a conocer a la comunidad esta situación para que, con base en la información mostrada en el trabajo audiovisual, quienes lo vean puedan adoptar una postura ante este problema, si realmente era necesario construir el Metrobús y si fue buena opción para mejorar y agilizar el transporte público colectivo en el Distrito Federal.

El protocolo de investigación incluye el planteamiento del problema, la pertinencia de este tema para la carrera de Comunicación y Cultura; el público al que va dirigido el documental; el objetivo general de la investigación. También se enmarcan los alcances del proyecto, se plantea la justificación del tema y del medio audiovisual seleccionado.

Posteriormente, se expone la importancia del cine documental para difundir y mostrar a la sociedad hechos relevantes que comúnmente no muestran los medios de comunicación masiva, así como la forma en que este género formato preserva sucesos sociales que consideramos importantes.

A continuación, se describe la investigación documental y de campo que está conformada por varios subtemas; el primero, corresponde a la descripción del contexto de la Ciudad de México; el segundo, a las medidas que, con relación al transporte, ha implementado el Gobierno del Distrito Federal para combatir la contaminación ambiental y el caos vial.

El tercero el Proyecto del Metrobús en el Distrito Federal; el cuarto describe las características específicas de este Sistema de Transporte Metrobús; el quinto la organización de las cuatro líneas con las que hoy en día cuenta el Metrobús.

El sexto corresponde a las ventajas y desventajas sociales, ambientales y políticas del Sistema de Transporte Metrobús para los habitantes de la Ciudad de México.

Como penúltimo punto, se encuentran las conclusiones generales del trabajo recepcional, así como la conclusión individual de cada integrante respecto a las funciones asignadas para la elaboración del corto documental.

Por último, se muestra la carpeta de producción correspondiente a la realización del corto documental sobre la construcción del Metrobús en el Distrito Federal: la nueva era del transporte público.

# PROTOCOLO DE INVESTIGACIÓN

## 1. PROTOCOLO DE INVESTIGACIÓN

### 1.1 TÍTULO:

La nueva era del transporte público

### 1.2 SUBTÍTULO

“Video documental sobre la construcción del Metrobús en el Distrito Federal.”

### 1.3 PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

Desde el 2005 el gobierno del D.F., en respuesta a los problemas del caos vial y la desregulación del transporte público, implementó la construcción del Metrobús. A siete años de su creación, tanto en los medios impresos, televisivos como en la página web oficial del Metrobús y la de Centro de Transporte Sustentable de México (CTS), se han señalado las ventajas que ha traído este medio de transporte a la ciudadanía. Sin embargo, existen personas que han sido afectadas y/o no están de acuerdo con este nuevo sistema de transporte colectivo y al parecer han sido poco escuchadas. En ese sentido, cabe preguntarnos ¿El Metrobús ha resuelto satisfactoriamente problemas como: la desregulación en el transporte público y los altos niveles de contaminación en el Distrito Federal? ¿Cuál es la percepción que tienen de este sistema de transporte los ciudadanos del DF.? ¿Qué opinan los microbuseros acerca del desplazamiento y/o extinción de sus rutas?

### 1.4 PERTINENCIAS

#### ***1.4.1. Relevancia para la comunicación y la cultura***

#### **Comunicación**

Primordialmente, somos seres sociales dado que pasamos la mayor parte de nuestras vidas, relacionándonos con otras personas; por lo tanto, la comunicación juega un papel muy importante en nuestras relaciones personales. Gracias a la comunicación, podemos interactuar y reforzar ideas.

El documental es una herramienta de la comunicación que permite difundir e informar, por medio de testimonios, opiniones, grabaciones, fotografías, etcétera sobre algún problema social. En el eje de Práctica en Medios de la licenciatura, conocimos y trabajamos el medio audiovisual. Recordemos que el documental “no es un simple registro de lo que pasa, sino es el esfuerzo del hombre por comprender el significado de lo que pasa”<sup>2</sup>. Además, la comunicación es un campo de investigación enmarcada en el estudio del comportamiento humano; por esta razón, el documental que presentamos está orientado en mostrar la discusión que existe en torno a la construcción del Metrobús en el Distrito Federal, considerando los distintos puntos de vista de directivos, vecinos, comerciantes, automovilistas, usuarios, choferes y concesionarios.

## **Cultura**

Las sociedades capitalistas, en su afán por mejorar la calidad de vida, recurren al avance tecnológico<sup>3</sup>, pensando en éste como una de las soluciones a los problemas de contaminación. Un ejemplo de ello, es el Metrobús en el Distrito Federal que fue pensado, principalmente, para:

- Favorecer el uso más eficiente y climáticamente amigable del transporte, pero con énfasis en el transporte público de pasajeros.
- Mejorar la calidad del servicio del transporte público para convertirlo en una opción competitiva ante el transporte privado.
- Ordenar el sector transporte en el contexto espacial, organizacional y jurídico.
- Instalar un sistema financiero que permita al sector autonomía y sustentabilidad económica en el tiempo.

---

<sup>2</sup> Eduardo Maldonado, *El cine documental testimonial Directo Actual*, Universidad Veracruzana, México, p. 1

<sup>3</sup> Nos referimos a la creación de artefactos tecnológicos como maquinas menos contaminantes, transportes sustentables, materiales de reusó, que tiene la finalidad de contrarrestar todo lo negativo que el hombre ha hecho a lo largo de su vida como por ejemplo la contaminación, saturación de vehículos, etc.

- Documentar y dejar evidencia de las bondades ambientales de este tipo de proyectos para su replicabilidad en el mundo.<sup>4</sup>

Sin embargo, existen otras voces inconformes que consideran que el Metrobús ha generado más problemas de los que ha solucionado; evidentemente, éstas son opiniones expresadas desde la particular forma de vida de quienes la expresan, que bien puede ser un chofer, un vendedor ambulante, algún vecino inconforme, entre otros.

#### **1.4.2. Relaciones con otras disciplinas**

En este proyecto, existe una relación incuestionable entre la carrera de Comunicación y Cultura y la disciplina en Sistema de Transporte Urbano, encargada del estudio y planeación del transporte. En nuestra casa de estudios, la Universidad Autónoma de la Ciudad de México (UACM) se imparte la ingeniería en Sistemas de Transporte Urbano que está estrechamente vinculada a este trabajo. Será con el apoyo de algunos expertos de esta área que nos acercaremos y nos familiarizaremos con autores<sup>5</sup> que hayan tratado el tema, con los términos utilizados en la ingeniería en Sistema de transporte y con algunos centros especializados en los que se trabajan temas relacionados con el transporte público en el Distrito Federal, como el Centro de Estudios de la Ciudad, entidad de investigación científica, también de la UACM, dedicada a la búsqueda y comprensión de los problemas de la capital mexicana.

#### **1.4.3. Viabilidad**

El desarrollo de este proyecto es altamente factible, pues, en el aspecto teórico, (fuentes de información) existe mucho trabajo hecho que será de gran

---

<sup>4</sup> María Luisa Flores y Silvia Galicia, *El sistema de Transporte Metrobús de México como estrategia en el cuidado del Medio Ambiente*, CENIC, Vol. 40 Issue 4, 2009, p. 5.

<sup>5</sup> Como por ejemplo: las Ing. María Luisa Flores Ramírez y Silvia Galicia Villanueva, el Dr. Javier Bautista Espinosa, la Ing. Clara Eugenia Salazar, el Ing. José Luis Ledesma, especialistas en Transporte y Vialidades, el Dr. Ángel Molinero Molinero e Ignacio Sánchez Arellano especialistas en la planeación, diseño, operación y administración del Transporte Público, el Dr. Bernardo Navarrete Benítez especialista en Transporte Público Metropolitano, entre otros (a).

importancia; hay investigaciones recientes sobre el desarrollo urbano del país y el novedoso transporte alternativo Metrobús. También existen noticias (oficiales y extraoficiales que tratan sobre el tema), y hay algunas tesis<sup>6</sup> (de ingeniería, principalmente) que serán muy útiles para este trabajo.

Por otro lado, para ingresar a las instalaciones del Metrobús sólo es necesario un trámite administrativo (un oficio especificando el número de personas que conforman el equipo de trabajo, el objetivo y la institución que nos respalda) dirigido al Ing. Guillermo Calderón Aguilera, Director General del Metrobús y Presidente del Comité de Transparencia; de esta manera, es posible obtener el permiso para el levantamiento de imágenes y testimonios dentro del Metrobús de una forma legal y segura.

También se cuenta con la participación de Fortino Rodríguez Villalba concesionario de la Ruta 2, y con Ignacio Calderón Espindola, ex concesionario de la Ruta 1 y actual chofer del Metrobús, quienes serán informantes claves y contactos para acceder a más información relacionada con la construcción del Metrobús.

Finalmente se cuenta con los recursos materiales necesarios de video como son: cámara de video, que nos permitirá captar las imágenes que llevará el documental; tripee para lograr tomas fijas y sin movimiento; boom y lavalier<sup>7</sup>, para captar los ruidos del contexto y poder escuchar la voz del entrevistado con claridad; programas de captura y edición, para bajar el material a la computadora y poder manipularlo. Algunos de estos materiales serán proporcionados por la Universidad Autónoma de la Ciudad de México.

---

<sup>6</sup> Como: "Transporte público: planeación, diseño, operación y administración" de Ángel Molinero y Luis Sánchez, "El desarrollo del transporte masivo por buses en América latina" de Irma Chaparro, "Los corredores confinados de Transporte público en las metrópolis" de José Luis Ledesma. etc. Ver Anexo 1. Fuentes de consulta.

<sup>7</sup> Es un micrófono en miniatura que tiene un filtro para evitar las altas frecuencias que por ejemplo podría producir el roce de la ropa o de cualquier otra cosa. (<http://www.desarrollomultimedia.es/articulos/microfonos.html>)

Asimismo, se cuenta con experiencia en el área, pues a lo largo de la carrera hemos realizado algunos proyectos de video:

- Un video clip
- Ejercicios de cortometrajes.
- Un cortometraje de ficción
- Un corto documental sobre la elaboración de placas de policía.

### **1.5 PÚBLICO AL QUE VA DIRIGIDO**

El público meta dentro del proyecto son principalmente:

- Personas de 18 a 40 años, ambos sexos, nivel socioeconómico, medio C y D+ de nivel sociocultural técnico en adelante.

### **1.6 OBJETIVO GENERAL**

Dar a conocer, mediante un video documental, cómo fue la construcción del Metrobús y cuál ha sido su desarrollo en la actualidad, junto con las opiniones de usuarios, operadores, trabajadores, directivos del Metrobús, comerciantes, automovilistas y de algunos choferes afectados por el desplazamiento de sus rutas.

### **OBJETIVOS ESPECÍFICOS**

- Identificar los alcances de la construcción del Metrobús en el Distrito Federal con relación a la contaminación, el reordenamiento del transporte público y los beneficios a los usuarios.
- Conocer los beneficios y problemáticas del Metrobús con base en el contraste de opiniones de los usuarios y otros involucrados (choferes, concesionarios, directivos del Metrobús).
- Conocer los puntos de vista de los usuarios acerca de la eficacia, costo, calidad y rapidez del servicio del sistema de transporte Metrobús.

## **1.7 JUSTIFICACIONES**

### **1.7.1 Del tema**

El Metrobús ha sido para muchos ciudadanos una opción de transporte eficaz rápido y accesible para su movilidad en el Distrito Federal principalmente porque las rutas de dicho transporte han sido construidas en zonas de alta demanda laboral y habitacional; este medio alternativo tiene la finalidad, entre otras, de facilitar y agilizar el tráfico en la Ciudad.

La construcción de este medio de transporte, en sus diferentes rutas, ha beneficiado a una parte de la población del Distrito Federal, sin embargo, existen personas que se han visto perjudicadas por la construcción del Metrobús, por ejemplo, algunas rutas de microbuses, vecinos, automovilistas y vendedores ambulantes. Por lo tanto, nos interesa documentar esta discusión que existe alrededor de este sistema de transporte.

La información será expuesta en un documental debido a que es el medio que nos permite hacer uso de recursos como imágenes y testimonios y que pueden ser fuentes de consulta para futuros proyectos e investigaciones.

### **1.7.2 Del medio**

Actualmente, el lenguaje audiovisual ocupa un lugar importante en la sociedad pues, como es sabido, la mayoría de las personas no tiene el hábito de leer y cree más en lo que se ve que en lo que lee, por lo tanto optamos por lo audiovisual, para mostrar la discusión que existe en relación al Metrobús en el Distrito Federal dándole voz a las personas que utilizan diariamente dicho transporte o están vinculados con él de alguna u otra manera.

El medio audiovisual tiene muchas ventajas, entre ellas la suma de distintos lenguajes como: la fotografía, la música, la literatura, etc. y constituye un poderoso medio de comunicación para la expresión de cualquier tema.

Este medio permitirá llegar más fácilmente a nuestro público meta, pues los audiovisuales tienen el reto de narrar con la palabra y con la imagen, contar a través de testimonios y entrevistas el mensaje que se quiere transmitir.

En este sentido, elegir un medio audiovisual es un reto para nosotros, pues pone en juego nuestra creatividad, además de que son medios con mucha fuerza, que permiten que el espectador pueda involucrarse más fácilmente. En este caso es necesario mostrar por medio de imágenes, testimonios, entrevistas y datos duros la situación actual del Metrobús.

### 1.7.3 Del género o formato

El formato audiovisual que utilizaremos será un video documental, se trata de un género muy importante en la historia de la cinematografía, nació desde el momento en que fue registrada por los hermanos Lumiere, la vida cotidiana de la sociedad.

El cineasta Everardo González define al cine documental como “un género cinematográfico que tiene que ver con el registro de la realidad y que consiste en usar los elementos que existen de ella para contar, desde un punto de vista personal, algo sobre esa misma realidad”<sup>8</sup>, es decir, el cine documental tiene su fuerza en la utilización de imágenes reales o documentadas que permite expresar, desde un punto de vista, un problema social a la comunidad.

Una de las principales aristas del género documental es retratar lo cotidiano de un suceso o problema social, de tal manera que el tema quede, como su nombre lo indica, documentado y pueda ser consultado posteriormente.

Otras de las características trascendentales que tiene el género documental y que menciona el periodista Ryszard Kapuscinsky es que “trabajamos con la

---

<sup>8</sup> Everardo González, *et al.*, “El documental, nuevo cine de ficción”, en *Estudios Cinematográficos, revista de actualización técnica y académica del Centro Universitario de Estudios Cinematográficos*, núm. 32, Septiembre-diciembre 2008, p. 7.

materia más delicada del mundo la gente”<sup>9</sup>; por lo tanto, para los documentalistas el testimonio de las personas es muy importante, ya que, a través de éstas, podemos dar a conocer las diferentes posturas que tiene cada persona ante un suceso social.

Por ello, el documental es un formato rico en contenido que permite conocer y mostrar de manera visual hechos sociales que han marcado la historia y, lo más importante, concede preservar aquellos momentos importantes de la vida de las personas. Como argumenta el productor y director Kevin J. Lindemuth el género documental es “un medio que permite observar la vida e interpretar el mundo.”<sup>10</sup>

Este género cumple satisfactoriamente nuestros objetivos de investigación, dado que el documental mostrará el desarrollo del Metrobús con sus implicaciones y consecuencias y, de esta manera, documentará uno de los grandes proyectos que se ha implementado en la Ciudad de México para el mejoramiento del transporte y medio ambiente.

Asimismo, el documental permite que el público adopte una postura crítica acerca de los beneficios y las problemáticas que ha traído la implementación del Metrobús y, sobre todo, conocerá la opinión de los usuarios de dicho transporte.

Otra de las razones por las que optamos por el documental, es que, hoy en día, en México existen muy pocos documentales que hablen del Metrobús, y es un tema muy importante que debe mostrarse. La construcción de este transporte no sólo ha traído ventajas para la comunidad, sino que muchas personas también han sido afectadas, de alguna manera, por la construcción del Metrobús.

---

<sup>9</sup> Ryszard Kapuscinsky, *Los cinco sentidos del periodista (estar, ver, oír, compartir, pensar)*, Col. Nuevo Periodismo, Serie Libros de Taller, Fondo de Cultura Económica, Fundación Nuevo Periodismo, México, 2003, *apud.* Antonio Machado, *El que miente, pierde: Investigación, ética y estilo*, p. 45.

<sup>10</sup> Kevin J. Lindenmuth, *Cómo hacer documentales. Guía práctica para iniciarse en la creación de documentales*, ACANTO, Barcelona, 2011. p. 6.

## 1.8 PROPOSICIÓN O SUPUESTO DE PARTIDA

Esperamos que este proyecto nos permita, por un lado, obtener el grado de licenciatura satisfactoriamente y por otro, hacer un balance acerca de la construcción del Metrobús y difundirlo.

Para poder realizar nuestro documental y cumplir con nuestros objetivos es necesario hacer uso de las metodologías<sup>11</sup> cuantitativas y cualitativas, ya que estas servirán de guía para indicarnos que hacer o cómo actuar cuando se requiera desarrollar dicha investigación.

Es por ello que, para la elaboración de la investigación, que tiene por objetivo: dar a conocer, mediante un video documental, cómo fue la construcción del Metrobús y cuál ha sido su desarrollo en la actualidad, junto con las opiniones de usuarios, operadores, trabajadores, directivos del Metrobús, comerciantes, automovilistas y de algunos choferes afectados por el desplazamiento de sus rutas, se utilizarán los enfoques cualitativos y cuantitativos, dado que el tema es un fenómeno social, donde los testimonios serán la parte fundamental del documental al permitir la comprensión de la postura de cada sujeto involucrado en esta problemática, así como las estadísticas que nos facilitarán entender que tan contentos están los ciudadanos del Distrito Federal con la implementación del Metrobús.

La metodología cualitativa<sup>12</sup> tiene un enfoque interpretativo, ya que se introduce a las formas en como las personas ven el mundo, es decir, a la comprensión y entendimiento del otro. Es por ello, que se eligió esta metodología cualitativa, pues es muy basta para obtener información acerca de las vivencias

---

<sup>11</sup> Es el conjunto de métodos por los cuáles se regirá una investigación.

<sup>12</sup> La metodología cualitativa se refiere a la investigación que produce datos descriptivos: las propias palabras de las personas, habladas o escritas y la conducta observable. Su tema es el estudio fenomenológico de la vida social.

de cada sujeto dado que usa instrumentos y técnicas tales como: la entrevista semi-estructura y a profundidad que servirán para dialogar con las personas y, con ello, recolectar testimonios que permitan mostrar las opiniones de los sujetos que, de alguna forma, están involucrados en este fenómeno social, por ejemplo: directivos del Metrobús, microbuseros, usuarios, automovilistas, concesionarios, etc.

Por otro lado, se hará uso también del enfoque cuantitativo<sup>13</sup>, ya que se utilizarán datos estadísticos que ayudarán a darle fuerza al documental, por ejemplo: datos duros del Transporte Público, de la contaminación ambiental, así como estadísticas de los viajes diarios que se realizan en el Distrito Federal, etc.

Asimismo, se realizará un cuestionario a los usuarios del Metrobús, que facilitarán la obtención de una encuesta y, con ello, la recolección de datos estadísticos importantes. El instrumento<sup>14</sup> consta de 24 preguntas y el objetivo de dicha encuesta es conocer la opinión de los usuarios acerca de las ventajas y desventajas del Metrobús.

Finalmente, ambos enfoques resultarán muy valiosos para la investigación y que, por lo tanto, las aportaciones serán más enriquecedoras, pues lo que se pretende es informar por medio de un corto documental sobre la condición actual del Metrobús y su relación en la vida cotidiana de los involucrados (choferes, usuarios, automovilista, etc.).

---

<sup>13</sup> Utiliza la recolección y análisis de datos, basados en la mediación numérica, el conteo y frecuentemente el uso de la estadística para establecer con exactitud patrones de comportamientos de una población.

<sup>14</sup> Ver anexo 2. Cuestionario.

# **IMPORTANCIA DEL CINE DOCUMENTAL**

## 2. LA IMPORTANCIA DEL CINE DOCUMENTAL

Dentro de los géneros cinematográficos, el cine documental es de los más difíciles de definir, ya que, actualmente, como argumenta el cineasta Carlos Mendoza<sup>15</sup>; “Para productores, burócratas de la cultura y anexos, el único cine existen es el de ficción, donde autores y talentos se miden por extravagancias, millones de dólares y, a veces, buenas películas. El documental es el pariente pobre y desaliñado.”<sup>16</sup>

Por lo tanto, el cine documental se ha catalogado simplemente como cine de no ficción, que sólo retrata la realidad de los sucesos sociales y al no tener efectos e historias de ficción, tiene poca promoción comercial y, con ello poca audiencia.

Sin embargo, hoy en día, existen documentales que son importantes y que han servido para mostrar una perspectiva sobre diferentes situaciones de la vida de las personas o de la sociedad, como por ejemplo: *En el hoyo* (Juan Carlos Rulfo, 2006), *La canción del pulque* (Everardo González, 2003), *Mi vida dentro* (Lucía Gajá, 2007), *Halcones: Terrorismo de estado* (Carlos Mendoza, 2009), *Los ladrones viejos* (Everardo González, 2007), *Los Invisibles* (Marc Silver y Gael García, 2010), etc.

Una de las características principales del cine documental, es que retrata lo cotidiano de un suceso “que tiene que ver con el registro de la realidad y básicamente consiste en usar los elementos de la realidad para contar, desde un

---

<sup>15</sup> Es egresado y profesor de tiempo completo, de la materia de cine documental, del Centro Universitario de Estudios Cinematográficos de la UNAM. Es fundador y director desde 1989 de canalseisdejulio, donde ha sido guionista y realizar de 40 videos documentales.

<sup>16</sup> Carlos Mendoza, *El ojo con Memoria: Apuntes para un Método de Cine Documental*, CUCEC-UNAM, México, 1999, p.11.

punto de vista personal, algo sobre esa realidad”<sup>17</sup>, es decir, lo importante del documental es que permite, por medio de la cámara, grabar la realidad y, con ello, mostrar y evidenciar, desde una perspectiva del investigador, un problema social.

De acuerdo con el cineasta Eduardo Maldonado<sup>18</sup> “actualmente el cine que parte de la realidad tomada directamente por la cámara no es ya el simple registro de lo que pasa sino el esfuerzo del hombre por comprender el significado de lo que pasa. Con ello adquiere profundidad. De hecho es un nuevo método de investigación sobre la realidad.”<sup>19</sup>

La palabra documental “denota una clase de filme que presenta, en una u otra forma, una realidad o una actualidad”<sup>20</sup>, es decir, nos muestra la perspectiva del ser humano ante los problemas a los que se enfrenta socialmente y culturalmente.

El documental nace casualmente por los hermanos Lumiere, los cuales se dedicaron a capturar interrumpidamente la realidad de las calles de París con la llegada del tren a la estación Ciotat, la salida de los obreros de una fábrica, la demolición de un muro, el desayuno de un bebé, etc.<sup>21</sup> Los Lumiere, sin darse cuenta, habían dado los primeros inicios del cine documental, ya que sus filmes

---

<sup>17</sup> Miquel Francés, *La producción de documentales en la era digital*, CATEDRA, Madrid, 2003, p.20.

<sup>18</sup> Nació en la ciudad de México en Noviembre de 1914. Estudió Ciencias de la Comunicación, carrera de que la fue fundador en el año de 1960. Se ha dedicado a la realización de Cine Documental desde Octubre de 1966 hasta la fecha, habiendo realizado alrededor de 40 películas documentales de corto y largometraje en 19 años de trabajo profesional. Algunas de sus películas fueron: “Jornaleros”, “Laguna de los tiempos” entre otras.

<sup>19</sup> Maldonado, *Op. Cit.*, p.1.

<sup>20</sup> El documental, fecha de consulta: 18 de Septiembre de 2012, ([http://catarina.udlap.mx/u\\_dl\\_a/tales/documentos/lco/dada\\_g\\_i/capitulo3.pdf](http://catarina.udlap.mx/u_dl_a/tales/documentos/lco/dada_g_i/capitulo3.pdf))

<sup>21</sup> Enrique Martínez, “Los comienzos del cine”, fecha de consulta: 22 de Septiembre de 2012, (<http://www.uhu.es/cine.educacion/cineyeducacion/comienzoscine.htm>).

tenían la característica de mostrar el realismo de lo cotidiano de la vida de las personas de esa época (costumbres, vestimentas, moda, etc.).

Desde ese momento, se dio un gran paso en la cinematografía, pues permitió conocer cómo vivían las personas de esa época y, con ello, apreciar aquellos momentos importantes en la vida del hombre y la historia.

Uno de los aspectos sobresalientes y que coloca al género documental como un cine reconocido es que es un medio que mezcla lo visual, lo auditivo, la fotografía, resultando muy atractivo para los diferentes públicos receptores.

Hoy en día, el cine documental se ha convertido en una herramienta de expresión muy utilizada por los individuos, ya que nos permite difundir diferentes hechos sociales; la finalidad del documentalista es mostrar a la audiencia un fragmento de la realidad o situación social que vive nuestra comunidad.

El documental es un medio audiovisual que ofrece representaciones visuales y auditivas acerca del mundo, sin embargo, entre los aspectos más relevantes de un documental son los testimonios de las personas, ya que, a través de éstos, podremos conocer las posturas y opiniones que tiene los individuos acerca de un tema en específico. Es por eso, que los testimonios, la observación y las fuentes consultadas son las herramientas principales de este género, ya que lo que espera el espectador es poder recibir una información real que le permita informarse y, sobre todo, reflexionar acerca de ese problema y generar una crítica o postura ante ese suceso.

# INVESTIGACIÓN DOCUMENTAL Y DE CAMPO

### 3. INVESTIGACIÓN DOCUMENTAL Y DE CAMPO

#### 3.1 LA CIUDAD DE MÉXICO

La Ciudad de México “es una urbe con una superficie de 18 millones de metros cuadrados y 773.8 kilómetros de longitud”<sup>22</sup> en la que viven aproximadamente 8 851 080 personas, lo cual es un 8.8% del total de la población nacional.<sup>23</sup>

Delegación	Habitantes (año 2010)
Azcapotzalco	414 711
Coyoacán	620 416
Cuajimalpa de Morelos	186 391
Gustavo A. madero	1 185 772
Iztacalco	384 326
Iztapalapa	1 815 786
La Magdalena Contreras	239 086
Milpa Alta	130 582
Álvaro Obregón	727 034
Tláhuac	360 265
Tlalpan	650 567
Xochimilco	415 007
Benito Juárez	385 439
Cuauhtémoc	531 831
Miguel Hidalgo	372 889
Venustiano Carranza	430 978

El Distrito Federal, al paso de los años, se ha convertido en una de las ciudades más complejas del mundo por su extensión poblacional pero, principalmente, porque es una de las metrópolis más importantes, donde se encuentra la mayor demanda del campo laboral y cultural del país.

<sup>22</sup> Rigel Cristóbal Álvarez e Isabel Contineto, *Una nueva alternativa de transporte en el Distrito Federal: Corredor estratégico Metrobús Insurgentes*, UAM-X, México, p. 12.

<sup>23</sup> Información poblacional, en [INEGI](http://inegi.org.mx), fecha de consulta: 2 de abril de 2012, (<http://cuentame.inegi.org.mx/monografias/informacion/df/poblacion/default.aspx?tema=me&e=09>).

Por lo tanto, el crecimiento económico y el desarrollo industrial son uno de los factores principales en la Ciudad de México, ya que, al ser una de las principales ciudades, ofrece zonas de mayor empleo, comercio, servicios, industria y mejores niveles de vida, por lo que su ritmo de crecimiento aumenta, generando mayores problemas sociales.

Uno de los problemas más frecuentes de la Ciudad de México es el alto índice de contaminación generada, por el exceso de vehículos y el transporte público, por los residuos de las industrias y la tira de basura en general como se señala en el Primer Informe de Registro de Emisiones y Transferencia de Contaminantes del Distrito Federal 2011, “Nada más y nada menos que 547.000 toneladas de dióxido de carbono se expanden cada año por la Ciudad de México, principalmente por factores del transporte público y empresas industriales.”<sup>24</sup>

La Zona Metropolitana de la Ciudad de México hoy en día, se encuentra con enormes índices de contaminación ambiental, por lo que el Gobierno del Distrito Federal ha generado nuevas propuestas de transporte y vialidades que tienen como objetivo mejorar la calidad de vida de los capitalinos.

### **3.2 PROGRAMAS DEL GOBIERNO DEL DISTRITO FEDERAL EN MATERIA DE VIALIDAD ORIENTADOS A MEJORAR LA CALIDAD DEL AIRE**

El Gobierno de la Ciudad de México ha implementado diversos programas en materia del transporte y vialidad para mejorar la calidad del aire y con ello disminuir los altos índices de contaminación que hoy en día vive el Distrito Federal.

Algunas de las medidas y programas que el Gobierno ha implementado para mejorar el transporte público son:

---

<sup>24</sup>“Contaminación en Ciudad de México” en *Ecología Verde, Desarrollo Sustentable*, sección Artículo, fecha de consulta: 2 de abril de 2012, (<http://www.ecologiaverde.com/contaminacion-en-ciudad-de-mexico/>).

- a) Renovación de taxis y pago de concesión.
- b) Renovación para el pago de tenencias.
- c) Mantenimiento y construcción de nuevas rutas del metro, así como vagones para este sistema de transporte.
- d) La compra de autobuses eco bus.
- e) Construcción de redes viales (puentes, distribuidores, corredores, etc.).
- f) Programas de mejoramiento vial.
- g) La sustitución de micros por el Sistema de Transporte Metrobús.
- h) Programa Integral de Transporte y Vialidad 2007-2012.
- i) Acción climática 2008-2012.<sup>25</sup>

Muchos de estos programas, tienen como objetivo revertir o detener la destrucción del medio ambiente y ordenar el transporte público en la Ciudad de México, debido a los altos niveles de contaminación que se presentan y al caos vial que se genera en algunas partes del país.

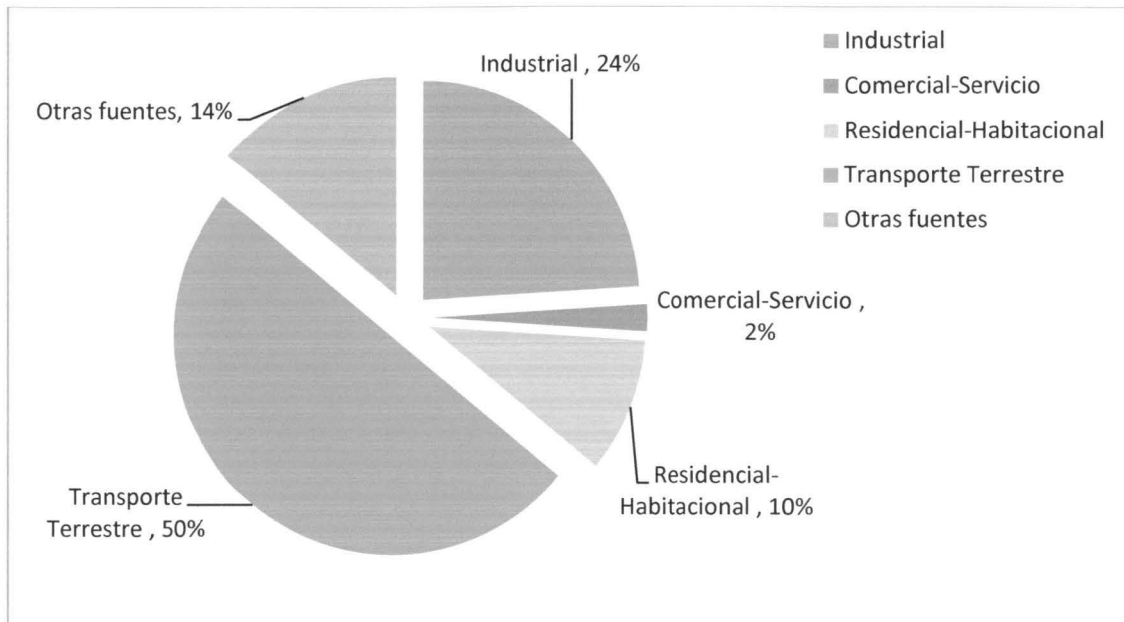
Actualmente la contaminación en la Ciudad de México es alarmante y, según el Inventario de Emisiones de GEI 2006, una de las causas son los automóviles, ya que la quema de combustible que a diario realizan genera la mayor emisión de los Gases de Efecto Invernadero (GEI), debido a que los vehículos emiten el 50% de casi 43.5 millones de toneladas de GEI que se producen anualmente en la ciudad por la quema de gasolina, y en el caso del transporte terrestre el 99% de estas emisiones corresponden al Bióxido de Carbono (CO<sub>2</sub>).<sup>26</sup>

---

<sup>25</sup> Portal de la Secretaría de Transporte y Vialidad del Gobierno del Distrito Federal, fecha de consulta 13 de abril del 2012. (<http://www.setravi.df.gob.mx/index.jsp>).

<sup>26</sup> Gobierno del Distrito Federal y Secretaría de Medio Ambiente (2008) *Inventario de Emisiones de Gases Efecto Invernadero la ZMVM 2006*, México DF, p. 30, fecha de consulta: 13 de abril de 2012, ([http://www.sma.df.gob.mx/sma/links/download/archivos/inventario\\_de\\_emisiones\\_1998.pdf](http://www.sma.df.gob.mx/sma/links/download/archivos/inventario_de_emisiones_1998.pdf)).

**EMISIONES EQUIVALENTES DE CO2 PARA LOS SECTORES INDUSTRIAL,  
COMERCIAL, HABITACIONAL Y TRANSPORTE, ZMVM-2006**



FUENTE: Elaborado con información del Inventario de Emisiones de Gases Efecto Invernadero 2006.

El programa para Mejorar el Aire en la Zona Metropolitana 2002-2010 coincide con el inventario de Emisiones de GEI, pues reconoce que una de las principales causas de la contaminación del aire es la quema de combustible que a diario miles de automóviles producen al trasladarse de un lugar a otro, hoy en día, “el 80% de los desplazamientos se hacen en transporte público y el 19% en transporte privado”<sup>27</sup>, generando “efectos negativos, como el congestionamiento, contaminación del aire y accidentes.”<sup>28</sup>

<sup>27</sup> Álvarez, R. e I. Contineto, *Op. Cit.*, p. 14.

<sup>28</sup> Programa para Mejorar la Calidad del Aire de la Zona Metropolitana del Valle de México 2002-2010, *Comisión Ambiental Metropolitana*, Fecha de consulta: 13 de abril de 2012. ([http://www.sma.df.gob.mx/inventario\\_emisiones/index.php?op=pub#](http://www.sma.df.gob.mx/inventario_emisiones/index.php?op=pub#)).

Es por ello, que Andrés Manuel López Obrador, al inicio de su administración al frente del Distrito Federal junto con la Secretaria del Medio Ambiente, propuso un conjunto de medidas, orientadas a incorporar un sistema de Transporte Sustentable que permitiría reducir los contaminantes y con ello mejorar la calidad del aire en la Ciudad de México. Estas medidas constituyen uno de los ejes principales de la política ambiental en la Ciudad de México, las cuales fueron aprobadas en el 2002 e incluidas en el programa para Mejorar la Calidad del Aire en la Zona Metropolitana del Valle de México 2002-2010 (PROAIRE).<sup>29</sup>

Ese mismo año el Banco Mundial aprobó un fideicomiso al proyecto propuesto por Andrés Manuel López Obrador llamado “Introducción de Medidas Ambientales Amigables en Transporte”, el cual tenía como objetivo reducir las emisiones de GEI y mejorar el aire a través de un transporte público sustentable, cómodo y eficaz y se destinaron 1.6 millones de pesos para su implementación.<sup>30</sup>

El proyecto pretende promover el transporte sustentable en algunos corredores estratégicos de la Ciudad, el cual ayudará a disminuir los niveles de contaminación que el transporte público genera diariamente en el Valle de México, además de mejorar la calidad del servicio para convertirlo en una opción competitiva ante el transporte privado y organizar el sector vehicular para el beneficio de los capitalinos.<sup>31</sup>

Con el financiamiento obtenido se desarrollaron los estudios bases como: el diseño conceptual, funcional, operacional de este Sistema de Transporte

---

<sup>29</sup> Metrobús, Sistema de Transporte Colectivo, en Página Oficial del DF, fecha de consulta de consulta: 12 de Mayo de 2012, ([www.fimevic.df.gob.mx/metrobus/](http://www.fimevic.df.gob.mx/metrobus/)).

<sup>30</sup> Bertha Teresa Ramírez, “Pone en marcha López obrador proyecto de transporte ecológico”, en La Jornada, (artículo del Jueves 11 de Noviembre del 2004), fecha de consulta: 22 de abril de 2012, (<http://www.jornada.unam.mx/2004/11/11/044n1cap.php?origen=capital.php&fly=1>).

<sup>31</sup> Metrobús, Sistema de Transporte Colectivo, en Página Oficial del DF, fecha de consulta: 12 de Mayo de 2012, ([www.fimevic.df.gob.mx/metrobus/](http://www.fimevic.df.gob.mx/metrobus/)).

Sustentable denominado Metrobús, el cual tendría como objetivo principal reducir considerablemente la emisión de contaminantes en el área del transporte.

### 3.3 EL PROYECTO DEL METROBÚS EN EL DISTRITO FEDERAL

El Metrobús es un sistema de transporte colectivo basado en autobuses de alta capacidad es un “modo de transporte BRT (Bus Rapid Transit) que combina estaciones, autobuses de alta capacidad y tecnología de punta, que brinda movilidad urbana de manera rápida y segura.”<sup>32</sup>

Este Sistema de Corredores Estratégicos de Transporte es una más de las obras que se realizaron durante la administración de Andrés Manuel López Obrador como parte de una de sus propuestas políticas del Programa Integral de Transporte y Vialidad.

Según el doctor Bernardo Navarro, encargado de la Comisión Metropolitana de Transporte y Vialidad, “faltaba una obra que respondiera a la gran demanda de desplazamiento vehicular en la Ciudad de México”<sup>33</sup> ; como es sabido, hoy en día, el componente central del sistema vehicular de la ciudad es el transporte público, los habitantes de la zona metropolitana efectúan 22 millones de viajes diarios, por lo que 14.8 millones se realizan en transporte público y sólo el 6.8 millones en transporte privado.<sup>34</sup>

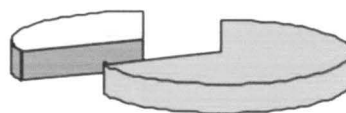
---

<sup>32</sup> Metrobús, Sistema de Corredores de Transporte Público de Pasajeros del DF., fecha de consulta: 12 de junio de 2012. ([http://www.metrobus.df.gob.mx/que\\_es\\_metrobus.html](http://www.metrobus.df.gob.mx/que_es_metrobus.html)).

<sup>33</sup> Álvarez, R. e I. Contineto, *Op. Cit.*, p. 14.

<sup>34</sup> Encuesta Origen-destino (2007), fecha de consulta: 19 de agosto de 2012 (<http://www.transparenciaautopistaurbana.df.gob.mx/normatividad/encuesta.pdf>).

Transporte Privado  
6.8 millones



Transporte Público  
14.8 millones

Encuesta Origen-Destino (2007)

Ante esta situación de demanda del transporte público por parte de los ciudadanos, era necesaria la creación de un nuevo sistema que permitiera el ordenamiento urbano, la agilización del parque vehicular y, sobre todo el mejoramiento del servicio, así como un transporte más ecológico para el valle de México.

La idea de este sistema de transporte público surgió de otras ciudades de América Latina en las cuales se realizó por primera vez este proyecto, obteniendo grandes resultados y ventajas para los ciudadanos de esas ciudades; algunos de las ciudades que implementaron este sistema fueron: “Sao Paulo y Curitiba en Brasil; Quito, en Ecuador, y Santa Fé de Bogotá en Colombia.”<sup>35</sup>

Es importante resaltar que el gobierno de la ciudad para echar andar este proyecto vial en el Distrito Federal, también realizó un análisis acerca de las ventajas que habían existido en otros lugares de América Latina y cómo había beneficiado a la comunidad en general. Recordemos, que el primer sistema de Metrobús fue creado en Bogotá y, con base en los beneficios que se obtuvieron en esa ciudad, se impulsó su implementación en otros lugares como fue el caso de la Ciudad de México; la especialista en transporte Irma Chaparro señala que en Bogotá:

La implementación del Sistema de  
Transporte Masivo Público de Pasajeros  
Transmilenio en la ciudad de Bogotá, se

<sup>35</sup> Flores, M. y S. Galicia, *Op. Cit.*, pp. 5-6.

ha constituido sin duda en un aporte fundamental en el logro de un mejor funcionamiento del transporte público permitiendo mejorar la calidad de vida de sus ciudadanos.<sup>36</sup>

Uno de los fundamentos en que se basa este tipo de transporte sustentable, es buscar beneficios para la comunidad a través del mejoramiento y control del transporte colectivo, ya que lo que se pretende es que las personas sean vistas como seres vivos y no como meros pasajeros o usuarios; por lo tanto, el gobierno del DF. y el Metrobús, apostaron a que este proyecto, “vendría a cambiar la cara de la ciudad en lo relativo a la movilidad y mejoraría la atención al usuario y el medio ambiente.”<sup>37</sup>

En septiembre de 2003, el Gobierno del Distrito Federal, con asesoría del Centro de Transporte Sustentable de la Ciudad de México (CTS), comenzó a planear y a diseñar el proyecto para los corredores de autobuses rápidos en la zona metropolitana.<sup>38</sup> El proyecto contempló “6 rutas de transporte con carriles confinados en Av. de los insurgentes, Eje 8 Sur, Eje Central, Eje 3 oriente, Av. Miguel Ángel de Quevedo y Av. Tláhuac.”<sup>39</sup>

El nuevo sistema de transporte colectivo entró en operaciones el 19 de junio de 2005 en el tramo de Indios Verdes-Doctor Gálvez pertenecientes a la Línea 1 de Metrobús. Con la inauguración de los corredores del Sistema de Transporte

---

<sup>36</sup> Irma Chaparro, “El desarrollo del transporte masivo por buses en América Latina”, *Evaluación del impacto socioeconómico del transporte urbano en la de Bogotá. El caso del sistema de transporte masivo. Transmilenio*, Santiago de Chile, 2002, p. 57. (<http://www.eclac.cl/publicaciones/xml/3/11423/LCL1786-P-E.pdf>).

<sup>37</sup> Metrobús, Sistema de Corredores de Transporte Público de Pasajeros del DF., fecha de consulta: 12 de junio de 2012, (<http://www.metrobus.df.gob.mx/>).

<sup>38</sup> “Rutas de Servicio” en la [Página Oficial del Metrobús](http://www.metrobus.df.gob.mx/rutas.html), fecha de consulta: 30 de Noviembre de 2011, (<http://www.metrobus.df.gob.mx/rutas.html>).

<sup>39</sup> Ídem.

Metrobús, el gobierno de la Ciudad planteó las siguientes metas para éste novedoso sistema de transporte:

- 1.- Favorecer el uso más eficiente y climáticamente amigable del transporte, pero con énfasis en el transporte público de pasajeros.
- 2.- Mejorar la calidad de servicio del transporte público para convertirlo en una opción competitiva ante el servicio privado.
- 3.- Ordenar el sector transporte en el contexto especial, organizacional, y jurídico.
- 4.- Instalar un sistema financiero que permita al sector autonomía y sustentabilidad económica en el tiempo.
- 5.- Documentar y dejar evidencia de las bondades ambientales de este tipo de proyectos para su replicabilidad en el mundo.<sup>40</sup>

Como se puede observar el Metrobús pretende mejorar el medio ambiente, así como la organización pertinente del transporte público y, con ello, solucionar el problema vial que muchos mexicanos viven diariamente durante sus traslados.

### **3.4 CARACTERÍSTICAS ESPECÍFICAS DEL SISTEMA DE TRANSPORTE METROBÚS**

El Metrobús es un organismo descentralizado de la administración pública del Distrito Federal, es decir, este sistema de transporte tiene patrimonio propio, autonomía técnica y administrativa además de contar con su propia personalidad jurídica. El Metrobús cuenta con un sistema organizacional y normativo el cual contiene reglas claras para la operación del sistema y sus cuatro elementos fundamentales son:

- Un organismo público responsable de la Planeación, Administración y Control del Sistema Metrobús.
- Empresas operadoras eficientes que dan el servicio de transporte.

---

<sup>40</sup> Flores, M. y S. Galicia, *Op. Cit.*, p. 5.

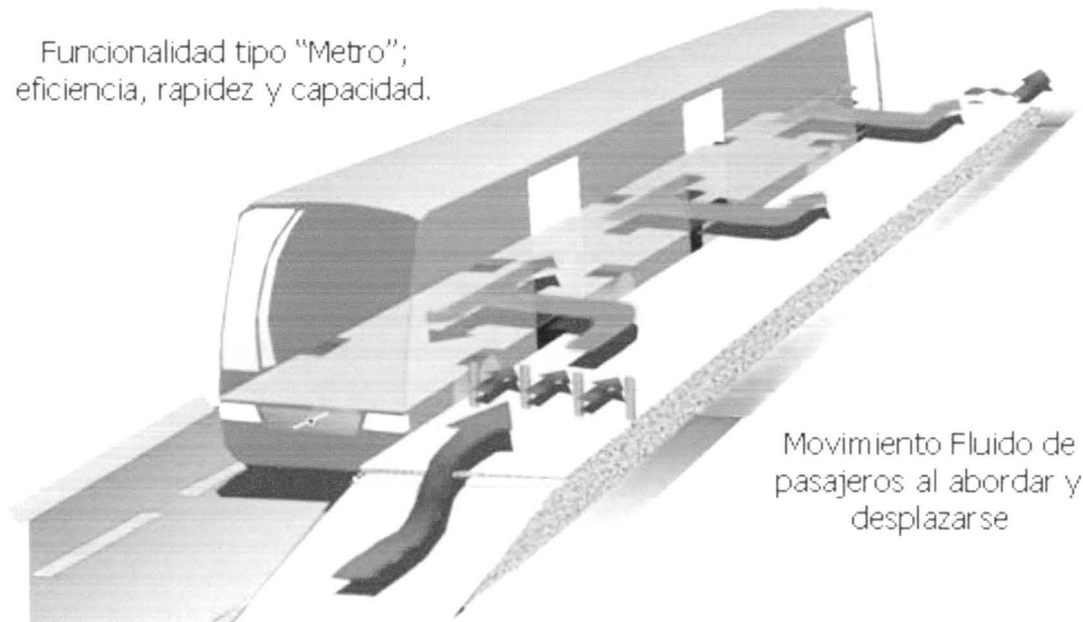
- Un fideicomiso privado de administración, distribución e inversión.
- Un sistema de peaje moderno, para el manejo eficiente y transparente de los ingresos del sistema por cobro a las y los usuarios.<sup>41</sup>

En México, la implementación del Metrobús representó un cambio en la organización de las redes del transporte público, debido a los requerimientos que se necesitan para el buen funcionamiento del mismo como:

- a) Infraestructura particular con carriles exclusivos para mayor velocidad y fácil tránsito del Metrobús, con plataforma alta.
- b) Estaciones especiales para el fácil ascenso y descenso de pasajeros.
- c) Sistema de auto cobro por medio de una tarjeta electromagnética recargable.
- d) Chatarrización de unidades.

### Ilustración Esquema funcional de estaciones y terminales.

Funcionalidad tipo "Metro";  
eficiencia, rapidez y capacidad.



<sup>41</sup> "Normatividad", en Página Oficial del Metrobús, fecha de consulta 20 de abril de 2012, ([http://www.metrobus.df.gob.mx/que\\_es\\_metrobus.html](http://www.metrobus.df.gob.mx/que_es_metrobus.html)).

Ilustración Detalle de modulo de estaciones.



Este Sistema de Transporte Metrobús cuenta con un diseño muy diferente a lo que existía en su momento en el transporte público; con eso, hacemos referencia a los microbuses concesionados que eran una de las principales fuentes de traslado de los capitalinos.

Una de las grandes características que sobresalen de este Sistema de Transporte Metrobús es su infraestructura ya que cuenta con un carril confinado exclusivamente para él lo que permite el libre tránsito a los autobuses articulados y biarticulados, realizando así un traslado más rápido para el usuario. Además cuenta con plataformas elevadas y equipo de seguridad (cámara) en sus instalaciones.

El Metrobús es un sistema de transporte público y masivo moderno que cuenta con una operación regulada y controlada, dado que el servicio es orientado por los supervisores de cada estación.

Asimismo, el sistema de peaje de este transporte es totalmente automatizado por medio de una tarjeta inteligente, esto con la finalidad de tener una transparencia, pues, como argumenta el Ing. González García Miaja: "El tener

una tarjeta de prepago, permite tener más limpieza en toda la zona de peaje y, con ello, agilizar el servicio”<sup>42</sup>

Otra de sus características importantes del Metrobús es que su organización institucional está conformada por tres grupos; el primero, son los concesionarios de operación (empresas privadas transportistas con la concesión de brindar el servicio de operación de flota). El segundo, los concesionarios de recaudación (empresas privadas con la concesión de brindar el servicio de la recaudación de la tarifa) y, por último, el organismo público descentralizado responsable de la administración, planeación y control de sistema.<sup>43</sup>

Asimismo, otras de las peculiaridades del sistema de transporte Metrobús es la tecnología que usa en sus instalaciones pero, sobre todo, en sus autobuses, pues cuentan con tecnología EURO IV y V. La tecnología EURO IV y V “cuenta con un sistema de pos-tratamiento denominado SCR (Reducción Catalítica Selectiva) que, mediante un pos-tratamiento a los gases que salen del motor producto de la combustión del diésel de bajo azufre, alcanza importantes reducciones de emisiones nocivas. Esto se logra al inyectar a los gases que salen del motor un aditivo denominado comercialmente AdBlue (mezcla de agua y urea automotriz) que, al pasar por el catalizador, genera una reacción química sobre los óxidos de nitrógeno, separándolos en moléculas de nitrógeno y agua. De esta manera, se ayuda a reducir las emisiones visibles (humo) generadas por los vehículos de transporte público”<sup>44</sup>, generando así la reducción de emisiones de Óxido de Nitrógeno en un 43%.

---

<sup>42</sup> Entrevista realizada por los tesisistas el 22 de junio del 2012, en las oficinas centrales del Metrobús.

<sup>43</sup> Metrobús, Sistema de Corredores de Transporte Público de Pasajeros del DF., fecha de consulta: 12 de junio de 2012. ([http://www.metrobus.df.gob.mx/que\\_es\\_metrobus.html](http://www.metrobus.df.gob.mx/que_es_metrobus.html)). Ver Anexo 3. Tabla de organización del Metrobús.

<sup>44</sup> “030210 Euro IV”, Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible República de Colombia, fecha de consulta 20 de abril de 2012, (<http://www.minambiente.gov.co/contenido/contenido.aspx?conID=4749&catID=1042>).

Algunas de las características técnicas de los autobuses del Metrobús son las siguientes:<sup>45</sup>

- Marcas SCANIA y VOLVO.
- Autobuses articulado (son aquellos que consisten en 2 vagones) y biarticulados (son aquellos que cuentan con 3 vagones).
- Capacidad para transportar.
  - Los articulados tienen una capacidad aproximada de 160 pasajeros.
  - Los biarticulados tienen una capacidad aproximada de 240 pasajeros.
  - Los autobuses que brinda servicio en la línea 4 tiene una capacidad para 90 pasajeros.
- Velocidades promedio superiores a 20 Km/hr..
- Puertas de servicio ubicadas en el costado izquierdo de 1.2 metros de ancho cada una.
- Los motores contarán con certificación ambiental EURO-III, IV y V.
- El combustible será diesel. (350 ppm de azufre)
- Sistemas de seguridad eficientes.
- Ergonómicos, confiables y confortables.

Con la implementación del Sistema Transporte Metrobús se ha pretendido mejorar la calidad del servicio del transporte público, con autobuses cómodos, seguros, limpios y estaciones estratégicamente ubicadas para la agilización del traslado de pasajeros.

Es por ello, que nuestro proyecto pretende dar a conocer los efectos que este sistema de transporte ha generado en la ciudad, además de dar a conocer las diversas posturas que existen alrededor de este medio de transporte.

---

<sup>45</sup> Álvarez, R. e I. Contineto, *Op. Cit.*, p. 29.

### 3.5 ORGANIZACIÓN DE LAS LINEAS DEL METROBÚS EN EL DISTRITO FEDERAL

El Metrobús es reconocido internacionalmente como un sistema de transporte de autobuses rápidos y sustentables, ya que cuenta con una alta tecnología que permite que los autobuses no contaminen excesivamente y con ello puedan mejorar la calidad del aire en las ciudades

Actualmente, en la Ciudad de México el proyecto de Corredores Estratégicos Metrobús ha crecido satisfactoriamente, al grado de que, hoy en día, se cuenta con 4 líneas en servicio y de acuerdo al Ing. González García Miaja, subgerente de Nuevas Tecnologías y Reducción de Emisiones en el Metrobús, “se tienen contempladas realizar otras 4 líneas más en la capital”.<sup>46</sup>

Como se señaló anteriormente, hoy en día se cuenta con 4 líneas del Metrobús que se encuentran ubicadas en lugares estratégicos de la Ciudad de México. A continuación, se describen los itinerarios de las cuatro líneas existentes del Metrobús.

#### LÍNEA 1

Primera línea en construirse e inaugurarse. Está integrada por los corredores de transporte *Metrobús Insurgentes* y *Metrobús Insurgentes Sur*, cuenta con 46 estaciones en total y su color distintivo es el rojo. Está construida al centro del Distrito Federal con dirección sur-norte. Tiene una longitud de 28,1 kilómetros.<sup>47</sup>

El corredor *Metrobús Insurgentes* de 37 estaciones y 19,6 kilómetros de longitud, Indios Verdes-Dr. Gálvez, fue inaugurado el 19 de junio de 2005 por

---

<sup>46</sup> Entrevista realizada por los tesisistas el 22 de junio del 2012, en las oficinas centrales del Metrobús.

<sup>47</sup> La información de las rutas del Metrobús fue extraída de [Wikipedia.org](http://es.wikipedia.org), La enciclopedia libre. Fecha de consulta: 12 de abril de 2012. ([http://es.wikipedia.org/wiki/Metrobús\\_\(Ciudad\\_de\\_México\)](http://es.wikipedia.org/wiki/Metrobús_(Ciudad_de_México))).

Andrés Manuel López Obrador, Jefe de Gobierno del Distrito Federal de 2000 a 2006. El corredor *Metrobús Insurgentes Sur* de 8,5 kilómetros y 10 estaciones, Dr. Gálvez-El Caminero, fue inaugurado por Marcelo Ebrard Casaubón, Jefe de Gobierno del Distrito Federal, el 13 de marzo de 2008.

La línea cuenta con 4 itinerarios (los itinerarios se modifican constantemente de acuerdo a la saturación del sistema):

- Indios Verdes-Insurgentes
- Buenavista-El Caminero
- Indios Verdes-Doctor Gálvez
- Indios Verdes-El Caminero

Esta línea brinda servicio a las delegaciones: Gustavo A. Madero, Cuauhtémoc, Benito Juárez, Álvaro Obregón, Coyoacán y Tlalpan.

## **LINEA 2**

Segunda línea en construirse e inaugurarse. La constituye el corredor de transporte denominado *Metrobús Eje 4 Sur*. Implementada en el centro del Distrito Federal, con dirección oriente-poniente, tiene una longitud de 20 kilómetros, 36 estaciones y su color distintivo es el morado.

En diciembre de 2006, Marcelo Ebrad Casaubón solicitó a la Asamblea Legislativa del Distrito Federal, por medio del proyecto de Presupuesto de Egresos, 319 millones de pesos para la construcción del *Corredor Eje 8 Sur*. El 4 de enero de 2007 Armando Quintero, Secretario de Transportes y Vialidad del Distrito Federal, anunció la construcción de la segunda línea del Metrobús en el Eje 4 Sur. Quintero no ofreció más detalles acerca del cambio de corredor, únicamente mencionó que el Eje 4 Sur presentaba las mejores características para continuar con el proyecto del Metrobús.

Comenzó a construirse el 4 de septiembre de 2007. Fue inaugurada el 16 de diciembre de 2008 por el Jefe de Gobierno del Distrito Federal, Marcelo Ebrard Casaubón.

Cuenta con 4 itinerarios (los itinerarios se modifican constantemente de acuerdo a la saturación del sistema):

- Tepalcates-Tacubaya
- Tepalcates-Etiopía
- Río Frío-Etiopía
- Tepalcates-Colonia del Valle de la línea 1

La línea ofrece servicio en las delegaciones Miguel Hidalgo, Cuauhtémoc, Benito Juárez, Iztacalco e Iztapalapa.

### **LINEA 3**

Tercera línea en construirse e inaugurarse. La constituye el corredor de transporte denominado *Metrobús Eje 1 Poniente*. Implementada al centro del Distrito Federal, con dirección norte-sur, tiene una longitud de 17 kilómetros, 31 estaciones y su color distintivo es el verde.

El 19 de noviembre de 2009 el Jefe de Gobierno del Distrito Federal, Marcelo Ebrard, anunció una nueva propuesta para la expansión del sistema. La expansión consistiría en construir la línea 3 (constituida por el corredor *Metrobús Eje 1 Poniente*) entre las estaciones Tenayuca-Etiopía y la línea 4 (constituida por el corredor *Eje Troncal Metropolitano*) entre las estaciones Río de los Remedios-Glorieta de Vaqueritos.

El 5 de marzo de 2010, en el cruce de la calle San Juan Iztacala y la Calzada Vallejo, inició su construcción. Fue inaugurada el 8 de febrero de 2011 por el Jefe de Gobierno del Distrito Federal, Marcelo Ebrard Casaubón.

Cuenta con 4 itinerarios:

- Tenayuca-La Raza de la línea 1
- Tenayuca-Buenavista II de la línea 1
- Tenayuca-Etiopía-Plaza de la Transparencia
- Tenayuca-Balderas

La línea brinda servicio en las delegaciones Azcapotzalco, Cuauhtémoc, Benito Juárez y Gustavo A. Madero.



**Mayor información**

Atención a usuarios:  
 57 61 68 60, ext. 121 y 136  
[www.metrobus.df.gob.mx](http://www.metrobus.df.gob.mx)

[atencion\\_usuarios@metrobus.df.gob.mx](mailto:atencion_usuarios@metrobus.df.gob.mx)

[www.twitter.com  
 Metrobus\\_GDF](http://www.twitter.com/Metrobus_GDF)

## LINEA 4

El 1 de abril de 2012 fue inaugurada por el Jefe de Gobierno del Distrito Federal, Marcelo Ebrard Casaubón

A diferencia de las otras líneas ésta no cuenta con plataforma elevada en las estaciones, esto se debe a que ese tipo de infraestructura podría ser dañina para la imagen urbana de la zona del Centro Histórico de la ciudad, teniendo que usar paradas de tipo parabús para las estaciones que no estuvieran en el llamado perímetro A del Centro Histórico y de tipo estela para las estaciones que se encontraran dentro del perímetro A. En respuesta a la altura de las estaciones, se decidió usar una flota de 54 autobuses de cama baja no articulados.

Dadas las características de la ruta con su conexión al aeropuerto se decidió que esta conexión tuviera un costo extra, por lo que la ruta de Buenavista al Aeropuerto tendrá un costo de MXN\$ 30,00. Debido a que las estaciones no se encuentran cerradas los sistemas de acceso se encuentran dentro del autobús y las máquinas expendedoras solo se encuentran en las terminales, pudiéndose comprar y recargar tarjetas en diferentes tiendas cercanas a las estaciones; esta medida se debe al vandalismo y a las condiciones climatológicas a las que podrían estar expuestas las máquinas expendedoras.

Cuenta con 3 itinerarios:

- Buenavista-San Lázaro(norte)
- Buenavista-San Lázaro(sur)
- Buenavista-San Lázaro(sur)-Aeropuerto

Aunque las rutas norte y sur tienen el mismo origen y destino recorren diferentes vialidades con sus dos direcciones de circulación.

La línea brinda servicio en las delegaciones Cuauhtémoc y Venustiano Carranza.

Tiene transbordo con la línea 1 en las estaciones Buenavista y Plaza de la República y con la línea 3 en las estaciones Buenavista, Hidalgo y Juárez.



### 3.6 VENTAJAS Y DESVENTAJAS DEL PROYECTO METROBÚS

Como en todo proyecto social, podemos encontrar ventajas y desventajas para la comunidad y claramente el proyecto de Corredores Estratégicos denominado Metrobús es un ejemplo. Este proyecto cuenta con aspectos positivos y negativos para algunos capitalinos del valle de México.

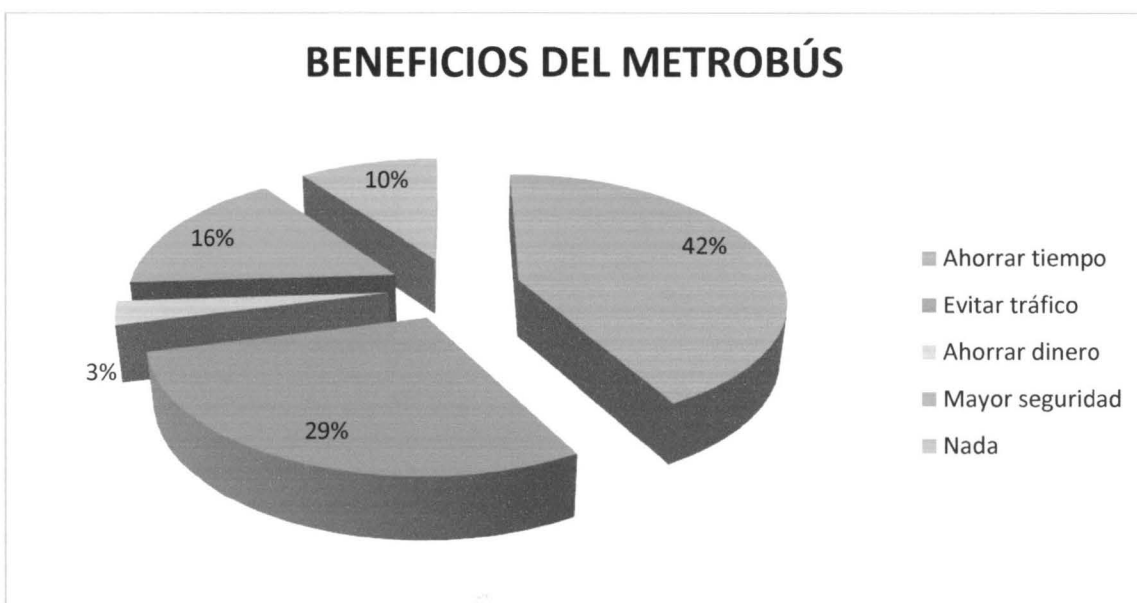
En primera instancia se presentan las ventajas sociales, ambientales, políticas que tiene este proyecto y posteriormente las desventajas que conlleva este nuevo transporte público.

#### 3.6.1 VENTAJAS

Estudios han relevado que la implementación del Metrobús trae muchos beneficios para la ciudadanía uno de los más importantes es que reduce el tiempo de traslado de los pasajeros, pues como argumente el Ing. en Transporte y

vialidades Javier Bautista: “este modelo de transporte condujo a la agilización de la circulación de la Ciudad de México”<sup>48</sup>, ya que de Indios Verdes a San Ángel, el tiempo de recorrido en los microbuses según datos de la Zona Metropolitana del Valle de México (ZMVM) era alrededor de dos horas, ahora con el Metrobús el recorrido de una terminal a otra es de 56 min., aproximadamente.

En una encuesta aplicada a los usuarios del Metrobús pudimos observar que coinciden en que este sistema de transporte los ha beneficiado en su tiempo, además de que consideran que evitan el tráfico diariamente del Distrito Federal.



Otro de los beneficios que encontramos en el Metrobús, es que brinda mayor seguridad y comodidad a sus usuarios pues cuentan con un centro de control, donde se monitorea el servicio prestado por las unidades; además, cuenta con cámaras de vigilancia en todas sus estaciones, con la finalidad de observar el servicio y, con ello, mejorar la calidad y seguridad del pasajero.

<sup>48</sup> Javier Bautista Espinosa, *El Metrobús en la avenida más importante de la Ciudad de México: tres años después. Diseños, implementación y evaluación*, en Cuadernos de Trabajos de Posgrado Estudios Regionales, 2009, México, Instituto Morán, p. 56.

El sistema de prepago con tarjeta inteligente garantiza que el chofer del autobús sólo tiene que estar atento al ascenso, descenso de los pasajeros y a conducir, lo que ofrece mayor seguridad y rapidez en el servicio. Dichas tarjetas permiten que los usuarios agilicen el abordaje y así el servicio sea de primera calidad.<sup>49</sup>

Otra de las grandes ventajas que encontramos para sus usuarios es que sus instalaciones están adaptadas para pasajeros con discapacidad física, pues cuenta con puertas y rampas exclusivas para acceder fácilmente a las instalaciones, así como espacios reservados dentro de los autobuses. También cuenta con semáforos peatonales auditivos y guía táctil para invidentes y débiles visuales, además que es importante mencionar que las personas de la tercera edad y los discapacitados tienen acceso gratuito al servicio de transporte Metrobús.

Este sistema de transporte sustentable ha sido benéfico en varios aspectos y uno de los más importantes es el ámbito ambiental, ya que, con su tecnología EURO III, IV, V, ha ayudado a reducir anualmente “80 mil toneladas de CO<sub>2</sub>, así como la reducción de más de 22 mil viajes en auto por día”<sup>50</sup>, es decir, el Metrobús ha contribuido a disminuir la contaminación ambiental y el problema vial. Los camiones responden a las normas establecidas no sólo en Estados Unidos, sino, también, en Europa,<sup>51</sup> y, como se mencionó anteriormente, cuentan con tecnología de punta que permiten generar menos contaminantes.

El Metrobús no sólo ha beneficiado a los pasajeros, sino, también, al gobierno, ya que permite tener mayor control del transporte público y, con ello, una mayor eficiencia por parte del mismo, además de que coloca a México como una de las ciudades más sofisticadas porque al tener un transporte moderno a

---

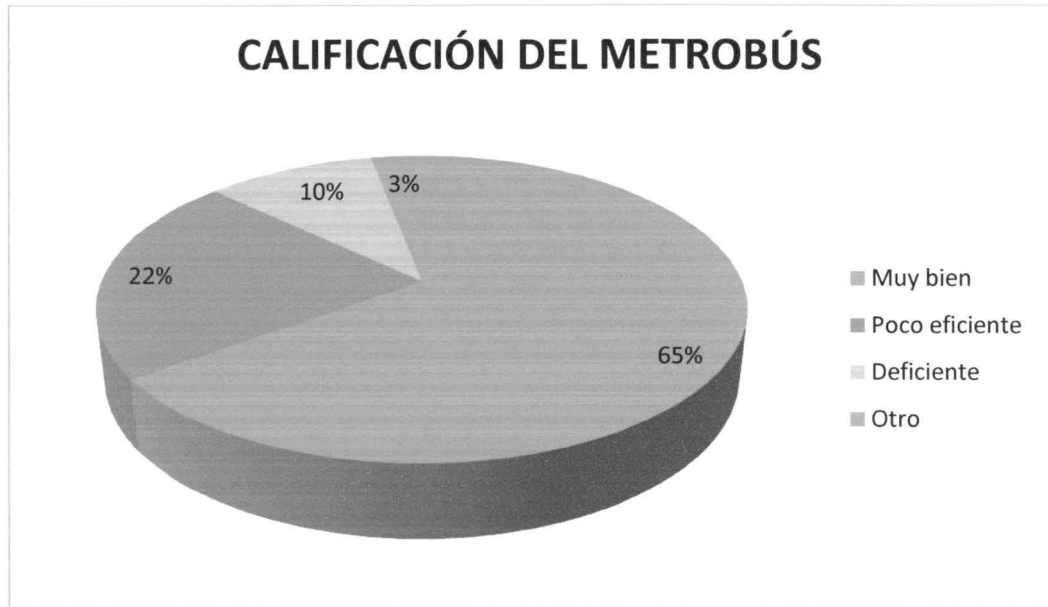
<sup>49</sup> Álvarez, R. e I. Contineto, Op. Cit., p. 41.

<sup>50</sup> Ibid. p. 3.

<sup>51</sup> Bolaños Ángel, “Sheinbaum ve viable sustituir el Metrobús a futuro”, en Jornada, México, D.F, 13 de Enero 2005, fecha de consulta: 1 de agosto de 2012, (<http://www.jornada.unam.mx/2005/01/13/038n2cap.php>).

nivel mundial se piensa que el país está actualizado en cuanto a tecnología y diseño, lo que ha servido para mejorar la imagen urbana de la Ciudad.

Finalmente, en una encuesta realizada pudimos observar que la mayoría de los usuarios consideran al Metrobús como un buen transporte para el D.F.



### 3.6.2 DESVENTAJAS

Uno de los grandes problemas que enfrentó la construcción del Metrobús fue la negativa de operadores y vecinos<sup>52</sup> que no estaban de acuerdo con la construcción de este nuevo sistema de corredores Metrobús.

Entre sus desventajas, se encuentra la desaparición de algunas rutas de microbuseros y la destrucción total de sus unidades; muchos choferes se quedaron sin empleo y no tuvieron la oportunidad de entrar como operadores al Metrobús.

<sup>52</sup> No existe como tal un porcentaje, sin embargo, en una entrevista realizada al Ing. González García Miaja Subgerente de Nuevas Tecnologías del Metrobús comentó: "que en un inicio sí hubo mucho rechazo y resistencia por parte de vecinos y microbuseros dado que no conocían ampliamente el Proyecto del Metrobús."

Como todo proyecto nuevo, el Metrobús lanzó la convocatoria a concesionarios y choferes de microbuses para que se incorporaran a sus filas, poniendo como primer filtro la acreditación de las diferentes evaluaciones que se realizarían; por ejemplo: exámenes sicométricos, de salud, de tránsito y la acreditación del curso de capacitación que brindaría el Metrobús.<sup>53</sup>

En la entrevista realizada al operador de la línea 3 del Metrobús, José Antonio Carbajal, comentó que el proceso de reclutamiento para ser chofer en el Metrobús se basó, en primera instancia, en el examen médico y, posteriormente, en la aprobación del curso de capacitación que brindó el Metrobús, argumentando lo siguiente: “Mire así de entrada no debíamos de presentar tatuajes, ni perforaciones; ver bien; no tener problemas del corazón; no salir positivo en el antidoping, ya después se pusieron un poco más exigentes. De edad no pusieron límite, ahorita ya”<sup>54</sup>, asimismo, agregó que “la capacitación duró dos meses aproximadamente y se vio, básicamente, la teoría en conducción, reglamento de tránsito, conocimiento de las unidades y el manejo.”<sup>55</sup>

Con este sistema de transporte se inició una lucha por mejorar las condiciones del sector transporte público concesionario, sin embargo, desde los inicios de este transporte Metrobús se pudo ver que los lineamientos que requerían para ser operadores del Metrobús eran complicados para algunos choferes que trabajan en el transporte público concesionario, dado que la mayoría de los choferes eran personas mayores o, en su defecto, jóvenes que tenían las características de tener tatuajes y sin alguna preparación académica, generando con ello, que muchos concesionarios y choferes de microbuses quedaran desempleados y no tuvieran la oportunidad de entrar como operadores del Metrobús.

---

<sup>53</sup> Metrobús (Ciudad de México), sección operadores del Metrobús, fecha de consulta: 17 de enero de 2013. ([http://www.siacsa.com/pdf/brt\\_metrobus\\_mx.pdf](http://www.siacsa.com/pdf/brt_metrobus_mx.pdf))

<sup>54</sup> Entrevista realizada por los tesisistas, el 11 de septiembre del 2012.

<sup>55</sup> Entrevista realizada por los tesisistas al operador José Antonio Carbajal, el 11 de septiembre del 2012.

Con la Línea 1 del Metrobús, desapareció la Ruta 2 de microbús que corría de Indios Verdes a San Ángel; además, al menos unas 130 unidades que dan cuerpo a la Ruta 42 que corre del Metro Viveros al cerro del judío, fueron desplazadas a la avenida Revolución; antes, corrían a lo largo de la Avenida Insurgentes.<sup>56</sup>

Por su lado, la Línea 2 del Metrobús, que corre por el Eje 4 Sur sustituyó 369 microbuses de las Rutas 2 y 98 por 173 autobuses nuevos.<sup>57</sup>

Así, también, la recién inaugurada Línea 4 del Metrobús que conectar el Centro Histórico con el Aeropuerto, desplazó al menos 700 unidades de 10 rutas que daban servicio en esa zona; algunas rutas afectadas fueron la 1,2,3,9,22 y 88, las cuales no circularán en los perímetros A y B del Centro, si no en zonas aledañas.<sup>58</sup>

Igualmente, se ha provocado cierto disgusto entre los usuarios del transporte colectivo, ya que los paraderos han sido reubicados en zonas más alejadas, por lo tanto, los usuarios tienen que caminar más.

De acuerdo con el Quinto Informe de Gobierno, la administración de Marcelo Ebrard ha sustituido 5, 646 unidades de microbuses, lo que implica que muchos choferes y chalanos se quedaran desempleados.

Otra de las desventajas que trajo este sistema de transporte fue el desplazamiento de los comerciantes ambulantes y establecidos que se ubicaban a los alrededores de las nuevas líneas del Metrobús.

---

<sup>56</sup> Yetlaneci Alcaraz y Johana Robles, "Denuncia saturación de micros por Metrobús" publicado en el año 2005, en el Universal, fecha de consulta: 8 de abril de 2012, ([http://www2.eluniversal.com.mx/pls/impreso/noticia.html?id\\_nota=69120&tabla=ciudad](http://www2.eluniversal.com.mx/pls/impreso/noticia.html?id_nota=69120&tabla=ciudad)).

<sup>57</sup> En la Secretaría de Transportes y Vialidad, fecha de consulta: 10 de abril de 2012, ([www.setravi.df.gob.mx/work/sites/stv/.../32/.../3erInformeAQM.pdf](http://www.setravi.df.gob.mx/work/sites/stv/.../32/.../3erInformeAQM.pdf)).

<sup>58</sup> En servicios urbanos del D.F., Artículo, fecha de consulta: 12 de abril de 2012, (<http://www.serviciosurbanosdf.com/sintesis/?tag=microbuses>).

Una de las grandes incertidumbres en su momento, fue la reubicación de los comerciantes que se encontraban instalados en la glorieta de Insurgentes, pues, muchos de ellos, tuvieron que moverse de su espacio a fin de que el Metrobús Línea 1 continuará con las obras; además, como argumentaron en su momento los comerciantes ambulantes de esta zona, “el ruido de las máquinas y el polvo, dañaron nuestra mercancía como a nuestros bolsillos.”<sup>59</sup> Por su parte, los comerciantes establecidos también fueron afectados, pues señalaron, en ese momento, que “sus ventas se redujeron al 10 por ciento, en promedio, a unos días de que comenzaron los trabajos.”<sup>60</sup>

De igual forma, otros comerciantes afectados mayormente fueron los que se encontraban ubicados en la calle Miguel Alemán, entre Rodríguez Puebla y Anillo de Circunvalación en la delegación Cuauhtémoc por la construcción de la línea 4 del Metrobús, pues fueron desplazados de sus áreas de trabajo aproximadamente 560 comerciantes ambulantes.<sup>61</sup>

Una de las soluciones que dio el Gobierno del Distrito Federal ante esta situación, fue la de “reubicar a los comerciantes en diversas plazas y la construcción de un corredor comercial sobre Miguel Alemán”<sup>62</sup>; sin embargo, hoy en día, los ambulantes de la calle Miguel Alemán, permanecen ubicados sobre el carril lateral, en dirección al sur de Anillo de Circunvalación, ocasionando caos vial y desorden público.

El comerciante Sabino Sánchez, vendedor de ropa, comentó que la construcción del Metrobús línea 4, “solo vino afectar nuestra fuente de trabajo,

---

<sup>59</sup> Álvarez R. e I. Contineto, *Op. Cit.*, p. 46.

<sup>60</sup> *dem.*

<sup>61</sup> Geovanna Herrera, “Con permiso de la delegación ambulantes invaden carriles” publicado el 16 de mayo de 2012, en *la Razón*, fecha de consulta: 12 de junio de 2012, (<http://www.razon.mx/spip.php?article123587&tipo=especial>).

<sup>62</sup> Alberto Acosta, “Inauguración ruta Buenavista-Aeropuerto-Da el Metrobús servicio gratuito”, en *Reforma*, publicado el 2 de abril de 2012, sección Ciudad, p.2, fecha de consulta: 12 de agosto de 2012, ([http://www.tedf.org.mx/sala\\_prensa/sintesis/sm2012/abr/120402/120402\\_gdf\\_arranca.pdf](http://www.tedf.org.mx/sala_prensa/sintesis/sm2012/abr/120402/120402_gdf_arranca.pdf)).

nos quitaron de nuestro lugar; lo que quieren es desaparecernos, además, aquí las ventas han caído hasta un 70 por ciento.”<sup>63</sup>

Asimismo, por la línea 4 del Metrobús también se manifestaron comerciantes inconformes y afectados establecidos en la calle República de Brasil y el Salvador, así como locatarios de la Merced, “debido a que los carriles exclusivos de las unidades del sistema del transporte generan caos vial e impiden el acceso a los clientes y proveedores que llegaban en vehículo particular.”<sup>64</sup>

Otra de las desventajas de este sistema de transporte Metrobús, fue la falta de información sobre el nuevo transporte hacia la colectividad, así como la inclusión de la comunidad para este proyecto vial, pues el gobierno nunca tomó en cuenta las opiniones de los vecinos que en su momento, no estaban de acuerdo con la construcción de este transporte. No realizaron encuestas, ni sondeos ni nada que les permitieran conocer la opinión de éstos, la vecina Joanna Lluvia Conde comenta que en su localidad: “nunca nos pidieron nuestra opinión, incluso cuando escarbaron todo, dañaron muchas casas, incluidas aquí donde estamos, se cuartearon por las máquinas tan pesadas que metieron.”

Asimismo, la construcción de este transporte redujo el ancho de las vías y la eliminación de un carril para los vehículos generando más tráfico vial para la población capitalina, pues, como indicó el jefe del Departamento Técnico de la Dirección de Transito, Abel Márquez Aguilar: “cada carril en una vialidad principal implica la circulación de al menos mil 200 vehículos por hora pico”<sup>65</sup>; por lo tanto,

---

<sup>63</sup> Entrevista realizada por los tesisistas el 22 de junio del 2012, en las oficinas centrales del Metrobús.

<sup>64</sup> Alberto Acosta, “Inauguración ruta Buenavista-Aeropuerto-Da el Metrobús servicio gratuito”, en *Reforma*, publicado el 2 de abril de 2012, sección Ciudad, p.2, fecha de consulta: 12 de agosto de 2012, ([http://www.tedf.org.mx/sala\\_prensa/sintesis/sm2012/abr/120402/120402\\_gdf\\_arranca.pdf](http://www.tedf.org.mx/sala_prensa/sintesis/sm2012/abr/120402/120402_gdf_arranca.pdf)).

<sup>65</sup> Jorge Pérez, “El Metrobús afectará las capacidades vialidades”, en *Contracorriente*, publicado el 8 de septiembre de 2012, fecha de consulta: 18 de septiembre de 2012, ([http://www.educacioncontracorriente.org/index.php?option=com\\_content&view=article&id=59243:el-metrobus-afectara-las-capacidades-de-vialidades-en-el-bulevar-atlixco-y-la-diagonal-defensores-&catid=16:noticias](http://www.educacioncontracorriente.org/index.php?option=com_content&view=article&id=59243:el-metrobus-afectara-las-capacidades-de-vialidades-en-el-bulevar-atlixco-y-la-diagonal-defensores-&catid=16:noticias)).

la eliminación de un carril en las zonas de mayor demanda laboral como por ejemplo Insurgentes y el Centro Histórico generaran más tráfico vial y más saturación de vehículos particulares.

Con lo mencionado anteriormente, nos podemos dar cuenta que la construcción del Metrobús trajo consecuencias positivas y negativas para la comunidad capitalina, sin embargo, lo importante es dar a conocer a la sociedad por medio de un documental las diferentes posturas que existen acerca de la implementación del sistema de transporte Metrobús, con la finalidad de que el espectador asuma una postura acerca de las diversas opiniones en torno al Metrobús.

# CARPETA DE PRODUCCIÓN

## **4.- CARPETA DE PRODUCCIÓN**

### **4.1 TITULO:**

“La nueva era del transporte público”

### **4.1.2 SUBTÍTULO:**

Video documental sobre la construcción del Metrobús en el Distrito Federal.

### **4.2 SINOPSIS:**

Revisión en torno a la construcción de las cuatro líneas del Metrobús en el Distrito Federal. Con el testimonio de Directivos, operadores de microbuses, usuarios y automovilistas, entre otros, que ofrecen su perspectiva de cómo conciben este nuevo sistema de transporte y la forma en que les afecta o no en su vida cotidiana.

**4.3 GÉNERO:** Documental

**4.4 MODALIDAD:** Documental Informativo

### **4.5 OBJETIVOS:**

#### OBJETIVO GENERAL

Dar a conocer, mediante un video documental el proceso de la construcción del Metrobús y su desarrollo en la actualidad.

#### OBJETIVOS ESPECÍFICOS

- Identificar los alcances de la construcción del Metrobús en el Distrito Federal con relación a la contaminación, el reordenamiento del transporte público y los beneficios de los usuarios.
- Dar a conocer los puntos de vista de los usuarios acerca de la eficacia, calidad y rapidez del servicio del sistema de transporte Metrobús.

- Mostrar los puntos de vista de los afectados acerca del reordenamiento del transporte y la introducción de este nuevo sistema de transporte.

#### **4.6 JUSTIFICACIÓN:**

El Metrobús ha sido para muchos ciudadanos una opción de transporte eficaz rápido y accesible para su movilidad en el Distrito Federal, principalmente, porque las rutas de dicho transporte han sido construidas en zonas de alta demanda laboral y habitacional; este medio alternativo tiene, entre otras, la finalidad, de facilitar y agilizar el tráfico en la Ciudad.

Consideramos que la construcción de este medio de transporte, en sus diferentes rutas, ha beneficiado a una parte de la población del Distrito Federal, sin embargo, existen personas que no han sido beneficiados por la construcción del sistema de transporte Metrobús, por ejemplo, algunas rutas de microbuses, vecinos, automovilistas y vendedores ambulantes. Por lo tanto, nos interesa documentar esta discusión que existe alrededor de este sistema de transporte.

La información la expondremos en un documental debido a que es el medio que nos permite hacer uso de recursos visuales como lo son las imágenes y testimonios. Asimismo, es importante agregar que un documental queda como fuente de consulta para futuros proyectos e investigaciones.

#### **4.7 PROPUESTA ESTÉTICA:**

Para la grabación del documental, se tiene pensado aprovechar la luz natural, ya que facilitará el levantamiento de imágenes con suficiente claridad. Para esto, se realizará una observación de campo para identificar las horas más adecuadas y los lugares que nos proporcionen mayor comodidad para la grabación y, con ello, no llegar a la sobreexposición ni el desperdicio de tiempo.

Asimismo nos apoyaremos en diferentes encuadres:

Para las entrevistas de Gloria Elena Londoño Mejía y Raúl Soto Peredo (Especialista en Transporte Urbano), al Ing. Gonzalo García, subgerente de

Nuevas Tecnologías y Reducción de Emisiones Metrobús y al Sr. Alfredo Santos Gómez, Concesionario de la Ruta 1 de Microbus.

Plano Medio (Médium Shot), ya que se tomara a la mitad de las personas, pues estas estarán sentadas en sus respectivas oficinas, además de que este encuadre permitirá observar las acciones del personaje (movimientos corporales).

Otro encuadre a utilizar en estas entrevistas, con el fin de generar ritmo en el documental será el Medium Close-up/ Bust Shot, que permitirá mostrar las reacciones de los entrevistados.

Para las entrevistas a los choferes Fortino Rodríguez (chofer de microbuses de la extinta ruta 2 y 88), Felipe Gonzales (chofer de microbús Ruta 1), Jose Antonio Serrano (operador del Metrobús y ex chofer de microbuses) se utilizaran encuadres como:

Medium Close-up/ Bust Shot, ya que hará posible observar sus movimientos faciales con mayor calidad, además de que es un encuadre que funciona mucho en las entrevistas estáticas y en las en movimiento, es decir, algunos choferes serán entrevistados en lugares cómodos (por ejemplo, lugar de trabajo) y sin movimiento, sin embargo, a otros se le hará la entrevista durante un recorrido en su unidad (microbús).

El juego entre distintos acercamientos (Zoom out, zoom in) posibilitará hacer más ameno y dinámico el documental, además de que permitirá resaltar algunos rasgos de los entrevistados.

Se utilizará el Close Up cuando se requiera mostrar alguna parte significativa del entrevistado o de su área de trabajo.

Para las entrevistas a los usuarios, utilizaremos encuadres como:

Plano Medio (Médium Shot) ya que se tomará a la mitad de las personas y será de forma rápida.

Medium Close-up/ Bust Shot que nos permitirá tener una mejor imagen y claridad de los testimonios.

Para las entrevistas a los automovilistas, se utilizarán encuadres como:

Close Up, los entrevistados se encontrarán dentro de su automóvil.

Plano Medio (Médium Shot) ya que se tomará parte de su contexto.

Las imágenes generales constarán de diversos planos, ángulos y posiciones de cámara como:

Plano general y Plano Medio, cuando se encuadre al Metrobús y sus instalaciones y cuando se tomen a los microbuseros en sus bases.

Igualmente, se utilizará el encuadre Panorámico junto con paneos los cuales permitirán levantar imágenes sobre las vialidades del Distrito Federal, sobre el andar del Metrobús y de los Microbuses.

También se tiene pensado hacer algunas tomas en picada y contrapicada para tener distintas perspectivas, además permitirá darle más dinámica al documental cuando estemos realizando el montaje.

En el ámbito del montaje, se tiene planeado el uso de música ágil (donde tenga pertinencia) y cortes rápidos para darle un ritmo rápido y atractivo. La manipulación de las imágenes mediante gráficos y transiciones ligeras será una alternativa a la hora de presentar datos duros como periódicos o datos importantes presentados por los mismos entrevistados.

Asimismo, el orden de aparición de los testimonios tendrá una lógica con respecto a la temática que se vaya tocando, además el juego entre el audio y las imágenes será un factor determinante para un buen tránsito del documental.

#### **4.8 ASPECTOS TÉCNICOS:**

Formato técnico: mini DV con duración de 60 minutos

Técnica de Grabación: Encuadre general, *médium shot*, *bust shot*, paneo, *close up*, distintos ángulos como picada, contrapicada, entre otros.

#### **4.9 PÚBLICO META:**

- Personas de 18 a 40 años, ambos sexos, nivel socioeconómico medio C y D+ y nivel académico de secundaria en adelante.

#### **4.10 EQUIPO TÉCNICO:**

Toda producción de video (o cinematográfica) necesita de elementos que permitan grabar adecuadamente, a estos elementos se les denomina como el *equipo técnico de producción*.

Es por esto que el *equipo técnico* en todas las casas productoras se hace indispensable para lograr plasmar adecuadamente el objetivo de la producción audiovisual en la pantalla de cine o televisión.

Nuestro caso no es la excepción, por más sencillo que sea un proyecto necesitará de los elementos tecnológicos mínimos para llevar a cabo la grabación de un documental.

En este proyecto las cámaras de video serán la herramienta principal, para la producción del documental:

- Utilizaremos la HVR Z-1, proporcionada por la Universidad Autónoma de la Ciudad de México.
- Canón T2 (del equipo)
- Una cámara GO PRO Hero 2 (alquilada)
- Cámara Fotográfica Canon (EOS-REBEL-XT)

Dentro del documental habrá testimonios, donde se requiere el micrófono *lavalier* que es un micrófono en miniatura que posee filtros para evitar las bajas frecuencias y para captar de manera más completa el sonido. Este será indispensable, para que las voces de los entrevistados se escuchen perfectamente.

Los audífonos también son importantes para el documental, dado que permitirán que el encargado de audio, pueda verificar algún ruido o sonido que altere el documental, tener un mejor manejo de los niveles del audio y, en consecuencia, tener en todas las escenas una excelente calidad de audio y video.

Se necesitará el tripie, para dar soporte a la cámara y lograr una estabilidad que permitirá que las tomas sean más precisas y de mayor calidad para el documental.

Finalmente, la isla de edición es fundamental para la producción del video, en esta se engloba el equipo computo y el software de edición, en este caso se utilizaran los programas *Adobe Premiere* y *Final Cut* para la edición y montaje del documental en cuestión.

#### **4. 11 RECURSOS HUMANOS:**

Anaid Valadez Juárez:

- Dirección
- Guión
- Musicalización
- Relaciones públicas y entrevistas
- Productor ejecutivo

Leonardo Vera Martínez:

- Asistente de producción
- Director de arte

- Camarógrafo
- Fotógrafo
- Scouting/casting

Karen Pamela Rodríguez Maldonado:

- Producción
- Edición
- Audio
- Dirección de iluminación
- Director de *script*

#### 4.12 SCOUTING:

- **Oficinas Generales del Metrobús:** Av. Cuauhtémoc No. 16, Colonia Doctores, Delegación Cuauhtémoc, México D.F., Código Postal 06720.
- **Oficinas Generales de la Ruta 1**  
Eje 1 Oriente Av. Andrés Molina Enríquez # 168 Distrito Federal.
- **UACM** (Universidad Autónoma de la Ciudad de México), Plantel San Lorenzo Tezonco. Prolongación San Isidro No. 151, Colonia: San Lorenzo Tezonco
- **Terminales del Metrobús**  
Indios Verdes, Buenavista, Tepalcates, Insurgentes y San Lázaro
- **Casa del chofer de Microbús Fortino Rodríguez:**  
Jerusalem #174 col. Aquiles Serdán, Delegación V. Carranza.

- **Casa del operador de Metrobús José Antonio Serrano Carbajal:**  
Chapultepec #258 col. Evolución, Netzahualcóyotl, Estado de México.
- **Base de la Ruta 1, recorrido con el chofer Rogelio Mendoza**  
Eje 2 Norte Transval / Tanger, Ciudad de México. Recorrido Oceanía-Centro (Zócalo, Eje central, El Carmen, Reforma).
- **Líder de comerciantes Leona- Vicario Guillermo Fernando Andrade Barcenas**  
Oficinas ubicadas en la calle de Rodríguez Puebla # 201 Col. Centro.
- **Recorrido de la línea 1 del Metrobús (estaciones)**  
Indios Verdes- El caminero, Distrito Federal.
- **Recorrido de la línea 2 del Metrobús (estaciones)**  
Tepalcates- Tacubaya, Distrito Federal.
- **Recorrido de la línea 3 del Metrobús (estaciones)**  
Tenayuca-Etiopía, Distrito Federal
- **Recorrido de la línea 4 del Metrobús (estaciones)**  
Buenavista-San Lázaro, Aeropuerto, Distrito Federal.
- **Recorridos para la concesión de entrevistas por las calles de:**  
Venezuela, Brasil, Carne, Argentina, Lecumberri, Soledad, Corregidora, Mixcalco.
- **Vialidades:** Insurgentes, Zaragoza, Balderas, Centro Histórico, Eje 2, Congreso de la Unión, Viaducto, Tlalpan, eje 3 Oriente.

#### 4.13 GUIA DE PREGUNTAS:

##### Datos generales:

NOMBRE:

EDAD:

OCUPACIÓN:

##### CHOFERES DE MICROBUSES Y CONCESIONARIOS:

- A) Fortino Rodríguez (Ruta 2 y 88)
- B) Felipe González (Ruta 1)
- C) Gerardo Suárez (Ruta 22)
- D) Erik Maldonado (Ruta 88)

- 1.- ¿Cuántos años lleva en los microbuses?
- 2.- ¿Conoce el sistema de transporte Metrobús?
- 3.- ¿De qué forma le afecto la construcción del Metrobús?
- 4.- ¿A qué se dedica en este momento?
- 5.- ¿Conoce a más personas en similar situación a la suya?
- 6.- ¿Qué opina sobre la construcción del Metrobús?
- 7.- ¿Qué opina sobre la decisión de quitar y desplazar algunas rutas de microbuses?
- 8.- ¿Cuáles fueron las razones que les dieron para quitarlos o desplazarlos?
- 9.- ¿Le propusieron ayudarlo de alguna manera por la destitución de su microbús?
- 10.- ¿Intentó entrar al Metrobús como operador?
- 11.- ¿Cree que el Metrobús es la solución para mejorar la vialidad y el servicio del transporte público en el Distrito Federal?
- 12.- ¿Cree que el Metrobús a sus seis años de servicio ha desempeñado una mejor labor que los microbuseros?
- 13.- ¿Qué calificación le pondría al Metrobús y al servicio que daba usted en los micros (del 1 al 10)? Y ¿Por qué?

### **USUARIOS DEL METROBÚS (LINEA 1, 2, 3 y 4):**

- A) Alejandra Rodríguez**
- B) Alejandro Mejía**
- C) Diego Martínez**
- D) Eduardo Altamirano**
- E) Gustavo Licona**
- F) Juan Carlos Bermúdez**
- G) Josué Pérez**
- H) Marcial Trejo Pineda**
- I) Rodrigo Mejía**
- J) Sofía Jiménez**
- K) Alejandro Zúñiga**
- L) Jazmín Valdez**
- M) Paola Juárez**
- N) María Teresa Martínez**
- O) Hugo Hernández**
- P) Isaac Villareal**
- Q) Miguel Angél Vega**

- 1.- ¿Conoce el sistema de transporte Metrobús?
- 2.- ¿Ha viajado en este sistema?
- 3.- ¿Con qué frecuencia usa el Metrobús?
- 4.- ¿Qué piensa acerca de este novedoso medio de transporte (Metrobús)?
- 5.- ¿Tiene usted carro propio?
- 6.- ¿Cree necesaria la construcción de más líneas?
- 7.- ¿Mencione algunos beneficios que le otorga este transporte?
- 8.- ¿Mencione algunos problemas o inconvenientes que vea en el Metrobús?
- 9.- ¿Cree que el servicio del Metrobús es mejor que el de los microbuses?
- 10.- ¿Considera que las paradas del Metrobús están correctamente ubicadas?
11. ¿Qué opina del precio y la forma de acceso?
- 12.- ¿Qué mejoraría del Metrobús?
- 13.- ¿Qué calificación le daría al Metrobús (del 1 al 10)?

## DIRECTIVO DEL METROBÚS

### A) Gonzalo García

- 1.- ¿Qué es el Metrobús?
- 2.- ¿Cuáles son los objetivos o propósitos del Metrobús?
- 3.- ¿De dónde surgió la idea acerca de este sistema de transporte Metrobús?
- 4.- ¿Qué características tiene este sistema de transporte y cuál es su diferencia con los sistemas de transporte existentes (metro, micros, trolebús)?
- 5.- ¿El sistema de transporte Metrobús beneficia a los ciudadanos del Distrito Federal?  
Sí, ¿De qué manera? No, ¿Por qué?
- 6.- ¿Por qué se eligió este recorrido de las rutas para el Metrobús? ó ¿Por qué no se construyó un subterráneo (metro)?
- 7.- ¿Cada qué tiempo pasa una unidad de Metrobús?
- 8.- ¿Cómo afectó el Metrobús a los microbuseros de las rutas que colindaban con este sistema de transporte?
- 9.- ¿Considera usted que el Metrobús ha resuelto positivamente la desregulación en el transporte público y los altos niveles de contaminación?
- 10.- ¿Qué hicieron con esas rutas que desaparecieron?
- 11.- ¿Qué inconvenientes tuvo y tiene hoy en día la construcción del Metrobús?
- 11.- ¿Por qué no se tomó en cuenta al sistema RTP- trolebús en el plan de mejorar el sistema de transporte?
- 12.- ¿Cuál ha sido la línea en la que han tenido problemas para su construcción?
- 13.- ¿Cuáles fueron las soluciones que dieron ante esa problemática?
- 14.- ¿Cómo trataron la inconformidad de los vecinos, comerciantes y automóviles particulares ante la implantación del Metrobús?
- 15.- ¿Es verdad que la Línea 1 del Metrobús los fines de semana brinda servicio nocturno?
- 16.- ¿Cómo calificaría (1-10) el servicio del transporte Metrobús?

17.- ¿Considera que el Sistema de transporte Metrobús es la solución para mejorar la movilidad urbana y la reorganización del transporte público?

Sí, No, ¿Por qué?

### **ESPECIALISTA EN TRANSPORTE**

**A) Gloria Elena Londoño Mejía**

**B) Raúl Soto Peredo**

1.- ¿Qué piensa del sistema de transporte público en el Distrito Federal?

2.- ¿Qué piensa del sistema de transporte Metrobús?

3.- ¿Qué ventajas y desventajas trajo la implementación del Metrobús a los ciudadanos en general del Distrito Federal?

4.- ¿Considera que el Metrobús fue la mejor elección para disminuir el caos vial, para reorganizar del transporte público (micros, camiones) y disminuir la contaminación ambiental?

5.- ¿Considera que si era necesario implementar un nuevo sistema de transporte en la Ciudad de México?

¿Por qué?

6.- ¿Usted piensa que el gobierno le da preferencia al transporte público o al privado?

7.- ¿Qué piensa de los microbuseros, choferes que circulaban en esas rutas del Metrobús y que hoy en día desaparecieron?

8.- ¿Qué cambios le haría al sistema de transporte Metrobús?

9.- ¿Qué opina si en vez de construir el Metrobús se hubiera construido una línea el metro?

10.- ¿Considera que la planeación del Metrobús fue la adecuada para la Ciudad de México?

¿Por qué?

11.- ¿Considera que el Metrobús es la solución para mejorar la vialidad y el servicio del el transporte público en el Distrito Federal?

12.- ¿Cree que el Metrobús, a sus seis años de servicio, ha desempeñado una mejor labor que los microbuseros?

11.- ¿Qué calificación le pondría al Metrobús y al servicio de los microbuseros (del 1 al 10)? ¿Por qué?

## **DELEGADO DE LA RUTA 1**

### **A) Oscar Mecalco**

1.- ¿Nos puede contar un poco sobre la historia de este sistema de transporte Concesionario (Microbuses)?

2.- ¿Quién planea las rutas?

3.- ¿Cómo funciona este sistema de transporte?

4.- ¿Aproximadamente cuántas unidades fueron desplazadas por la construcción del Metrobús?

5.- ¿Aproximadamente cuántas unidades circulan actualmente?

6.- ¿Reciben algún tipo de subsidio del gobierno?

7.- ¿Cómo se les informa de la construcción del Metrobús?

8.- ¿Cuántas rutas han sido desplazadas y cuáles son?

9.- ¿Aproximadamente a cuántas personas afectó este desplazamiento?

10.- ¿Cuáles fueron los acuerdos a los que llegaron con el Metrobús?

11.- ¿De los mencionados anteriormente cuantos se han respetado?

12.- ¿Cuales han sido los principales problemas que se han generado debido al desplazamiento de las rutas?

13.- ¿Usted cree que este nuevo sistema de transporte brinda un mejor servicio que los Microbuses?

14.- ¿Qué calificación le pondría al Metrobús y al servicio de los microbuseros (del 1 al 10)? ¿Por qué?

## **VECINOS (A)**

- A) Carmen Enriqueta Sánchez**
- B) Joanna Lluvia Conde**
- C) Sofía Torres**
- D) Martha Morales**
- E) Joaquina Aguilar**

- 1.- ¿Usted estuvo de acuerdo con la construcción del Metrobús? ¿Por qué?
- 2.- ¿Le pidieron su opinión para realizar esta construcción en su colonia?
- 3.- ¿Qué piensa de este sistema de transporte Metrobús?
- 4.- ¿Cree que este sistema ha sido la solución para mejorar el transporte público en el Distrito Federal?
- 5.- ¿Qué postura tiene usted hacia los microbuseros que fueron desplazados por la construcción del Metrobús?
- 6.- ¿Cómo considera usted al Metrobús como una ventaja para los capitalinos o una desventaja para los capitalinos?
- 7.- Usted o la colonia realizaron algún oficio o pronunciamiento (marchas, cerrar avenidas etc.) en contra de este sistema de transporte Metrobús? ¿Cuál? Y ¿Qué respuesta obtuvieron por parte del sistema Metrobús o del gobierno?
- 8.- ¿Qué servicio le parece más eficaz el Metrobús o los microbuseros? ¿Por qué?
- 9.- ¿Qué opinión tiene usted acerca del servicio de los microbuseros?
- 10.- Usted que está cerca del Metrobús ¿alguna vez lo ha utilizado?
- 11.- ¿Qué le parece el servicio de este sistema transporte?
- 12.- ¿Le gustaría que hubiera más líneas del Metrobús? ¿Por qué?

## COMERCIANTES

- F) Ana Lilia Rodríguez**
- G) Ramón Rivera**
- H) Sabino Sánchez**
- I) Nadia Montoya**
- J) Samuel Peña**
- K) Adrian Suárez**
- L) Joaquín Rocha**
- M) Alejandra Martínez**
- N) Silvia Cruz**
- O) Alfonso Duarte**

- 1.- ¿Usted estuvo de acuerdo con la construcción del Metrobús? ¿Por qué?
  - 2.- ¿Le pidieron su opinión para realizar esta construcción?
  - 3.- ¿Usted cree que esta línea del Metrobús era necesaria construirla para mejorar la vialidad (tráfico, ahorrar tiempo) del transporte público?
  - 4.- ¿Desde su punto de vista, cree que el Metrobús y en especial la línea 4 ayudó a mejorar el caos vial o generó más caos en esta zona?
  - 5.- ¿Qué piensa de este Sistema de Transporte Metrobús?
  - 6.- ¿De qué forma usted fue afectado (a) por la implementación de este Sistema de Transporte Metrobús?
  - 7.- Usted o algún grupo de persona realizaron algún oficio o pronunciamiento (marchas, cerrar avenidas etc.) en contra de este sistema de transporte Metrobús? ¿Cuál? Y ¿Qué respuesta obtuvieron por parte del sistema Metrobús o del gobierno?
  - 8.- ¿Les prometió algo el Gobierno del DF. o el Metrobús para que se quitaran de la calle Miguel Alemán?
  - 9.- ¿Han cumplido con ese acuerdo?
  - 10.- ¿Han mejorado sus ventas con la implementación del Metrobús?
- Sí, No, ¿Por qué?

## CONSERIONARIO DE MICROBUCES DE LA RUTA 1

### A) Alfredo Santos Gómez

1.- ¿Qué línea del Metrobús fue la que desplazó su ruta?

Sabemos que varios se les hicieron la invitación a ser socios:

2.- ¿A usted le hicieron la invitación o que le propuso el Metrobús? o ¿Cómo fue la negociación? (placas de taxi por su concesión de las placas de los micros) ¿Le dieron varias alternativas?

3.- ¿Los concesionarios de su ruta formaron alguna empresa, por ejemplo en la línea 1 se formó CISA, con ustedes hubo alguna? ¿Cuál?

4.- ¿Aproximadamente cuántos micros fueron desplazados de sus ramales?

5.- ¿Qué piensa usted sobre el Sistema de Transporte Metrobús?

6.- ¿De qué forma usted cree que los microbuseros se vieron afectados con la implementación del Metrobús?

7.- ¿Usted cree que el Metrobús brinda un mejor servicio que los microbuseros?

8.- Con la situación que se está viviendo con la implementación del Metrobús ¿Hacia dónde cree usted que va el futuro de los microbuses?

## OPERADORES DEL METROBÚS (EX-CHOFERES DE MICROBUSES)

### A) Ignacio Calderón Espinosa

### B) José Antonio Serrano

### C) Pedro Martínez Cruz

1.- ¿Cuántos años llevaba de trabajar de chofer en los microbuses?

2.- ¿En qué ruta trabajaba?

3.- ¿La construcción del Metrobús le afectó de algún modo?

4.- ¿Qué fue lo que dijeron u ofrecieron Metrobús o el Gobierno Federal cuando supo que su ruta sería desplazada?

5.- ¿Cómo le hizo para entrar de operador al Metrobús?

- 6.- ¿Qué requisitos le pidieron para ser operador del Metrobús y cómo fue ese proceso?
- 7.- ¿Dónde se siente más a gusto trabajar en el Metrobús o en los microbuses?
- 8.- ¿Qué diferencia hay entre los choferes del Metrobús y los choferes de microbuses?
- 9.- ¿Regresaría a ser chofer de microbuses de alguna ruta?
- 10.- ¿Para usted que significó la construcción de este Sistema de Transporte Metrobús?
- 11.- ¿Cree que el Metrobús es la solución para mejorar la vialidad y el servicio del transporte público en el Distrito Federal?
- 12.- ¿Cree que el Metrobús, a sus seis años de servicio, ha desempeñado una mejor labor que los microbuseros?
- 13.- ¿Qué calificación le pondría al Metrobús y al servicio de los microbuseros (del 1 al 10)? ¿Por qué?

## **LIDER DE COMERCIANTES**

### **A) GUILLERMO FERNANDO ANDREDE BÁRCENAS**

- 1.- ¿Usted estuvo de acuerdo con la construcción del Metrobús?  
Sí, No ¿Por qué?
- 2.- ¿Cómo líder de los comerciantes, le informaron o le pidieron su opinión para la construcción del Metrobús?
- 3.- Usted o la agrupación de comerciantes realizaron algún oficio o pronunciamiento (marchas, cerrar avenidas etc.) en contra de este sistema de transporte Metrobús? ¿Cuál? Y ¿Qué respuesta obtuvieron por parte del sistema Metrobús o del gobierno?
- 4.- ¿A qué acuerdos llegaron los comerciantes con el Metrobús para quitarse de la calle Miguel Alemán?
- 5.- ¿Han cumplido los acuerdos hasta el día de hoy? Si, No ¿Por qué?

6.- ¿De qué forma fueron afectados los comerciantes de Leona-Vicario por la implementación del Metrobús?

7.- ¿Con la realización del Metrobús los comerciantes aumentaron o disminuyeron sus ventas?

8.- ¿Usted cree que el Metrobús es un transporte que benefició a la mayoría de los capitalinos?

Si, No ¿Por qué?

9.- ¿Qué piensa del Sistema de Transporte Metrobús?

10.- ¿Qué mensaje le mandaría al Gobierno y al Director del Metrobús acerca de las afectaciones que les ocasiona la construcción del Metrobús?

#### 4.14 ESCALETA

Video	Audio	Entrada	Salida
Cortinilla de entrada "A trous"	Música	0:00	0:12
Presentación del video documental. Titulo del documental: "La nueva era del transporte público"	Música	0:13	0:46
Imágenes del Metrobús y usuarios	Música del ambiente	0:47	1:07
Fragmento de entrevista a dos usuarios y al lider de comerciantes leona-vicario. Intercalando imágenes de lo que mencionan.	Hablan los entrevistados sobre que piensan del Metrobús.	1:08	2:03
Entrevista al Sr. Fortino Rodriguez ex conseccionario y actual chofer de la ruta 2	Testimonio sobre la desaparición de los microbuses	2:04	2:16
Fondo de la llegada del Metrobus, y pizarra: "Los sistemas BRT tienen su origen en Curitiba, Brasil desde 1974"	Música	2:17	2:21
Fondo de la entrada y salida de personas del Metrobús y pizarra: "Hoy en día la Ciudad de México cuenta con un sistema BRT denominado METROBÚS"	Música	2:22	2:31
Juego de imágenes del Metrobús	Música	2:32	2:40
Entrevista al Cordinador del Metrobús con imágenes intercaladas y pizarras de las 5 características de éste transporte.	Habla de las 5 características del Metrobús	2:41	4:31
Fondo de la catedral con semaforo en verde y pizarra: "El objetivo del metrobús es mejorar las condiciones de movilidad de los ciudadanos de la Ciudad de México, así como el ordenamiento del sector transporte en el contexto espacial, organizacional y jurídico"	Música de fondo	4:32	4:51

<i>Juego de imágenes de vialidades y gente entrando y saliendo de las estaciones del Metrobús</i>	<i>Música</i>	<i>4:52</i>	<i>4:59</i>
<i>Entrevista a coseccionario de microbus ruta 1 Alfredo Santos Gomez. Intercalando imagen del Metrobús.</i>	<i>Habla entrevistado de cómo le afecto la construcción del Metrobús</i>	<i>5:00</i>	<i>5:32</i>
<i>Fondo de microbusero manejando la unidad y pizarra: "De acuerdo con el quinto informe de gobierno la administración de Marcelo Ebrad a sustituido 5, 646 unidades de microbuses"</i>	<i>Música</i>	<i>5:33</i>	<i>5:42</i>
<i>Imágenes de Metrobús</i>	<i>Voz del especialista en transporte Raúl Soto Peredo presentándose</i>	<i>5:43</i>	<i>5:46</i>
<i>Entrevista al especialista en transporte Raúl Soto Peredo</i>	<i>Habla sobre la importancia del transporte en la ciudad de México</i>	<i>5:47</i>	<i>6:21</i>
<i>Fondo de la entrada del metrobús, personas caminando y pizarra: "Mas de los 2/3 de los dos millones de viajes diarios se realizan en el transporte público"</i>	<i>Música</i>	<i>6:22</i>	<i>6:26</i>
<i>Entrevista al especialista en transporte Raúl Soto Peredo e imágenes intercaladas</i>	<i>Habla sobre el objetivo del Metrobús en la Ciudad de México</i>	<i>6:27</i>	<i>7:02</i>
<i>Imagen de la gente esperando el Metrobús y pizarra: "El corredor insurgenes transporta diariamente 224,229 pasajeros. El corredor insurgnete surtransporta diariamente 56.174 pasajeros. El corredor Eje 4 sur transporta diariamente 85,048 pasajeros."</i>	<i>Música</i>	<i>7:03</i>	<i>7:22</i>
<i>Sondeo a usuarios del Metrobús Juan Carlos Bermudez</i>	<i>Habla de algunas ventajas del Metrobús</i>	<i>7:23</i>	<i>7:31</i>
<i>Sondeo a uruario del Metrobús Josue Perez</i>	<i>Habla de algunas ventajas de Metrobús</i>	<i>7:32</i>	<i>7:39</i>

<i>Entrevista al Cordinador del Metrobús con imágenes intercaladas comparando al Metrobús con los Micros de la Ciudad de México</i>	<i>Habla sobre el esquema del Transporte Público de la Ciudad de México.</i>	7:40	8:33
<i>Juego de imágenes de los microbuses</i>	<i>Música</i>	8:34	8:52
<i>Entrevista chofer de microbus ruta 2 Fortino Rodriguez</i>	<i>Habla de cómo le afecto la construcción del Metrobús</i>	8:53	9:28
<i>Fondo de la vialida de Insurgentes esquina eje 1 y pizarra: "Con la línea 1 del Metrobús desaparecio la ruta 2 y al menos 130 choferes fueron desplazados de su fuente de trabajo". "La línea 2 del Metrobús desplazo a 130choferes en servicio". "La línea 4 desplazo al menos 700 choferes de 10 rutas que daban servicio en esa zona, algunas rutas afectadas fueron la 1,3, 9, 22 y 20"</i>	<i>Música</i>	9:29	9:50
<i>Entrevista a concesionario de microbus ruta 1 Alfredo Santos Gomez</i>	<i>Habla sobre la afectación que el Metrobús hizo no solo a los microbuseros si no también a los comerciantes de distintas zonas.</i>	9:51	10:10
<i>Juego de imágenes de comercio ambulante</i>	<i>Música</i>	10:11	10:21
<i>Sondeo a comerciantes reubicados en el centro Ramón Rivera</i>	<i>Habla de cómo le afecto la construcción del Metrobús</i>	10:22	10:35
<i>Sondeo a comerciantes reubicados en el centro Ana Lilia</i>	<i>Habla de cómo le afecto la construcción del Metrobús</i>	10:36	10:42
<i>Juego de imágenes del comercio ambulante y avenidas del centro</i>	<i>Música</i>	10:43	10:56
<i>Sondeo a comerciantes reubicados en el centro Sabino Sanchez</i>	<i>Habla sobre de cómo le afecto la implementación del Metrobús</i>	10:57	11:13
<i>Sondeo a comerciantes reubicados en el centro Cramen Enriqueta Sanchez</i>	<i>Habla sobre que el Metrobús nunca les pidió su opinión para la construcción de éste transporte.</i>	11:14	11:33

<i>Juego de imágenes del comercio ambulante y avenidas del centro</i>	<i>Música</i>	<i>11:33</i>	<i>11:44</i>
<i>Entrevista a especialista en Transporte Urbano Gloria Elena Londoño Mejía</i>	<i>Habla sobre lo que es el Metrobús</i>	<i>11:45</i>	<i>11:53</i>
<i>Sondeo a usuarios del Metrobús Alejandro Pérez</i>	<i>Habla sobre los beneficios que trajo el Metrobús</i>	<i>11:54</i>	<i>12:12</i>
<i>Sondeo a usuarios del Metrobús Gustavo Licona</i>	<i>Habla sobre los beneficio que le trajo el Metrobús</i>	<i>12:13</i>	<i>12:34</i>
<i>Imágenes de notas periodísticas "La Jornada" Ventajas del Metrobús</i>	<i>Efectos</i>	<i>12:35</i>	<i>12:54</i>
<i>Juego de imágenes del Metrobús</i>	<i>Música</i>	<i>12:55</i>	<i>13:02</i>
<i>Entrevista a especialista en Transporte Urbano Gloria Elena Londoño Mejía e imágenes intercaladas</i>	<i>Habla de la buena elección que la Ciudad de México hizo al adoptar el Metrobús como uno más de su Transporte Público</i>	<i>13:03</i>	<i>13:44</i>
<i>Sondeo a usuarioio del Metrobús</i>	<i>Habla sobre las desventajas del Metrobús</i>	<i>13:45</i>	<i>13:56</i>
<i>Sondeo a usuarioio del Metrobús</i>	<i>Habla sobre las desventajas del Metrobús</i>	<i>13:57</i>	<i>14:15</i>
<i>Imagen de un señor que espera el Metrobús señalando el reloj e imágenes de cuando la gente sube al Metrobús</i>	<i>Habla sobre el tiempo que tuvo que esperar para subir aún camión del Metrobús</i>	<i>14:15</i>	<i>14:30</i>
<i>Juego de imágenes del Metrobús (gente saliendo y subiendo a las unidades, casetas de cobro, maquina.etc.)</i>	<i>Música</i>	<i>14:31</i>	<i>14:44</i>
<i>Entrevista al Cordinador del Metrobús con imágenes intercaladas</i>	<i>Habla sobre la tarifa del Metrobús</i>	<i>14:45</i>	<i>15:01</i>
<i>Sondeo a usuarios del Metrobús</i>	<i>Opinión del costo del Metrobús</i>	<i>15:02</i>	<i>15:15</i>
<i>Sondeo a usuarios del Metrobús</i>	<i>Habla sobre el mal servicio del cobro del Metrobús</i>	<i>15:16</i>	<i>15:28</i>
<i>Sondeo a usuarios del Metrobús</i>	<i>Habla sobre el mal servicio del cobro del Metrobús</i>	<i>15:29</i>	<i>15:48</i>

<i>Encuesta realizada a 100 usuarios del Metrobús</i>	<i>Música</i>	<i>15:49</i>	<i>16:03</i>
<i>Entrevista al Cordinador del Metrobús con imágenes intercaladas</i>	<i>Habla sobre el impacto ambiental y la reducción de contaminación del Metrobús en comparación con los microbuses</i>	<i>16:04</i>	<i>17:07</i>
<i>Entrevista a chofer de Microbús en su recorrido cotidiano (cuando se le poncha una llanta)</i>	<i>Explica que le paso y que va a pasar después de la descompostura</i>	<i>17:08</i>	<i>17:16</i>
<i>Entrevista al operador de Metrobús y ex chofer de Microbús Ignacio Calderón Espinosa</i>	<i>Explica de las actividades que realiza como operador</i>	<i>17:17</i>	<i>17:31</i>
<i>Entrevista a chofer de Microbús en su recorrido cotidiano (cuando se le poncha una llanta) e imágenes de su recorrido</i>	<i>Voz del entrevistado y música</i>	<i>17:32</i>	<i>17:51</i>
<i>Entrevista a chofer de ruta 2 Fortino Rodríguez e imágenes de micros y Metrobús</i>	<i>Habla sobre lo que pensaba la gente de los microbuses</i>	<i>17:52</i>	<i>18:22</i>
<i>Imágen de nota periodistica "La Jornada" sobre la afectacion a los comerciantes</i>	<i>Efectos</i>	<i>18:23</i>	<i>18:32</i>
<i>Entrevista a líder de los comerciantes de la asociación Leona-vicario Guillermo Fernando Andrade Bárcenas</i>	<i>Habla sobre lo que el gobierno les prometió y no les cumplió</i>	<i>18:33</i>	<i>18:52</i>
<i>Entrevista al Cordinador del Metrobús con imágenes intercaladas</i>	<i>Habla sobre el rechazo de los comerciantes con la construcción del Metrobús</i>	<i>18:53</i>	<i>19:20</i>
<i>Entrevista a comerciantes establecidos del centro</i>	<i>Habla sobre la afectación que genero la construcción del Metrobús</i>	<i>19:21</i>	<i>19:42</i>
<i>Entrevista a gente que vive en la calle de Venezuela. Calle donde pasa el Metrobús e imágenes de la avenida y de la gente</i>	<i>Habla sobre la afectación que les genero la construcción del Metrobús</i>	<i>19:43</i>	<i>20:08</i>
<i>Entrevista a comerciantes ambulantes reubicados en la calle de Circunvalación e imágenes de las vialidades y del Metrobús</i>	<i>Habla sobre el trafico que genero el Metrobús</i>	<i>20:09</i>	<i>20:32</i>

<i>Imágen de la nota periodísticas del periodico “La Jornada” sobre el descontento ciudadano.</i>	<i>Efecto</i>	<i>20:33</i>	<i>20:42</i>
<i>Entrevistas a automovilistas</i>	<i>Opina sobre el descontento del Metrobús.</i>	<i>20:43</i>	<i>20:49</i>
<i>Entrevistas a automovilistas</i>	<i>Opina sobre el descontento del Metrobús.</i>	<i>20:50</i>	<i>21:37</i>
<i>Entrevista a gente que vive en la calle de Venezuela. Calle donde pasa el Metrobús e imágenes de la avenida y de la gente Joanna Lluvia Conde</i>	<i>Habla sobre cómo le afecto la construcción del Metrobús, y los accidentes</i>	<i>21:38</i>	<i>22:06</i>
<i>Entrevista al Cordinador del Metrobús con imágenes intercaladas</i>	<i>Habla sobre la tasa de accidentalidad que disminuyo el Metrobús</i>	<i>22:07</i>	<i>22:15</i>
<i>Imágenes de notas periodísticas “La Jornada” sobre los accidentes generados por Metrobús</i>	<i>Música y Efectos</i>	<i>22:16</i>	<i>22:38</i>
<i>Entrevista a especialista en Transporte Urbano Gloria Elena Londoño Mejía e imágenes intercaladas</i>	<i>Habla sobre lo que ella cree que le hace falta al sistema de transporte Metrobús</i>	<i>22:39</i>	<i>23:06</i>
<i>Entrevista a líder de los comerciantes de la asociación Leona-vicario Guillermo Fernando Andrade Bárcenas</i>	<i>Comentario “Nosotros somos el efecto de malos gobiernos”</i>	<i>23:07</i>	<i>23:12</i>
<i>Entrevista a comerciantes ambulantes reubicados en la calle de Circunvalación</i>	<i>Nos habla sobre sus ventajas y desventajas del Metrobús</i>	<i>23:13</i>	<i>23:35</i>
<i>Entrevista a coseccionario de microbus ruta 1 Alfredo Santos Gomez</i>	<i>Habla solo que piensa que es el Metrobús</i>	<i>23:36</i>	<i>23:37</i>
<i>Entrevista al especialista en Transporte Urbano Raúl Soto Peredo</i>	<i>Sugerencias para mejorar el transporte</i>	<i>23:38</i>	<i>23:49</i>
<i>Sondeo a usuarios del Metrobús</i>	<i>Opinión del Metrobús</i>	<i>23:50</i>	<i>24:00</i>
<i>Entrevista a coseccionario de microbus ruta 1 Alfredo Santos Gomez</i>	<i>Habla sobre que les hizo falta a las rutas de Microbuses desplazados</i>	<i>24:01</i>	<i>24:05</i>
<i>Entrevista al Cordinador del Metrobús con imágenes intercaladas</i>	<i>Opinión del Sistema de Transporte Metrobús</i>	<i>24:06</i>	<i>24:24</i>

<i>Entrevista a líder de los comerciantes de la asociación Leona-vicario Guillermo Fernando Andrade Bárcenas</i>	<i>Le hace una pregunta al gobierno</i>	<i>24:25</i>	<i>24:30</i>
<i>Entrevista a líder de los comerciantes de la asociación Leona-vicario Guillermo Fernando Andrade Bárcenas</i>	<i>Comenta: "espero esto sirva de algo, pues nosotros les quisimos mostrar la realidad"</i>	<i>24:31</i>	<i>24:40</i>
<i>Fondo negro</i>	<i>Silencio</i>	<i>24:41</i>	<i>24:47</i>
<i>Creditos</i>	<i>Música</i>	<i>24:48</i>	<i>26:00</i>

#### 4.15 GUIÓN DEL DOCUMENTAL

N.	VIDEO	AUDIO	GRAFICOS	CARPETA	ENTRADA	SALIDA
1			CORTINILLA DE ENTRADA "A TROUS"			
2	Conductor del Metrobús en su unidad	<b>ENTRA MÚSICA A PP</b> CD 4 Track 1 "Rage Machine"	<b>ENTRAN PIZARRAS</b> <u>Rodríguez Maldonado K. Pamela:</u> Producción Edición Audio e iluminación <u>Valadez Juárez Anaid</u> Dirección Guión Musicalización <u>Vera Martínez Leonardo</u> Camarógrafo Fotógrafo Director de arte "LA NUEVA ERA DEL TRANSPORTE PÚBLICO" Video documental sobre la construcción del Metrobús en el Distrito Federal <b>FADE OUT</b>			
3	Tomas del Metrobús	<b>ENTRA MÚSICA A PP</b> Carpeta: Música alternativa, Track 09 "Static Turm"		CARPETA: SONDEOS Y TOMAS GENERALES		
4	Señor Marcelo Trejo Usuario del Metrobús	<b>MUSICA A TERCER PLANO, ON SR. Marcial Trejo-usuario de Metrobús</b> "El sistema es muy rápido es eficiente es hasta cierto punto barato"		CARPETA: SONDEO LINEA 3  VIDEO: 00015	0:50	1:02

5	Imágenes del servicio del Metrobús	<b>FONDEA MUSICA Y DESAPARECE</b>		CARPETA: SONDEOS Y TOMAS GENERALES		
6	Entrevista a Guillermo Fernando Andrade Bárcenas Líder de comerciantes- Leona Vicario	<b>ON SR. GUILLERNO:</b> “Se nos hizo creer que íbamos a estar dentro del proyecto, que íbamos a ser integrados de la noche a la mañana nos dicen que ya no quiere a los comerciantes”		CARPETA: ENTREVISTA COMERCIANENTES AFECTADOS  VIDEO: 00008	5:50	6:04
7	Entrevista a Diego Martínez Usuario del Metrobús	<b>ON SR. DIEGO:</b> “Evitamos la contaminación los riesgos que hay en los microbuses todo eso a raíz del sistema del Metro, Metrobús hay mejorado mucho ojala sigan mejorando eso para que se acabe la contaminación”		CARPETA: SONDEO LINEA 1  VIDEO: 00028	1:45	2:00
8	Imágenes del Metrobús			CARPETA: SONDEOS Y TOMAS GENERALES		
9	Entrevista Fortino Rodríguez Chofer de microbús de la ruta 2	<b>ON SR. FORTINO:</b> “Ya le dejo la misma estrategia al Mancera, porque no se ya vieron en el periódico lo que dijo Mancera; que en su sexenio el va acabar con los microbuses, así ya lo dijo de tajante, él ni un microbús en el D.F”		CARPETA: VIDEOS TOMAS LIBRES, ESPHM,ESPM,SOND EOS Y FORTINO  VIDEO: FORTINO2	6:15	6:26

10	Imágenes del Metrobús	<b>ENTRA MÚSICA A PP</b> Carpeta: Música alternativa, Track 16 “Action, Action, Action”	<b>ENTRA PIZARRA 1:</b> Los sistemas BRT tienen sus orígenes en Curitiba, Brasil desde 1974. <b>(DESAPARECE) ON PIZARRA 2:</b> Hoy en día la Ciudad de México cuenta con un sistema BRT denominado METROBÚS.			
11	Tomas del Metrobús (por ejemplo: cuando sube la gente al camión entra el Metrobús, etc. con la finalidad de dar ritmo)	<b>FONDEA MUSICA</b>		CARPETA: TOMAS INTERNAR DEL METROBÚS		
12	Entrevista a Gonzalo García Subgerente de Nueva Tecnologías en el Metrobús	<b>ON ENTREVISTA GONZALO:</b> “es un sistema BRT esto es por las siglas en Ingles Bus Rapid Transit que es un sistema de autobús que emulan la operación del metro pero con autobuses. El sistema de Transporte Metrobús tiene cinco características particulares:	<b>ON PIZARRA:</b> BRT BUS RAPID TRANSIT		0:28	0:43
13	Imágenes de las unidades del Metrobús circulando en su carril	<b>GONZALO (EN OFF):</b> El circular por un carril confinando que permite que la velocidad de operación sea más alta que cuando hay flujo mixto	<b>ON PIZARRA:</b> Circular por un carril confinado		0:44	0:51
14	Tomas de las estaciones	<b>GONZALO (EN OFF):</b> Las estaciones son definidas con entrada a nivel cada una aprox. Cada 500m y esto nos permite agilizar la operación Porque los autobuses solo se van a detener	<b>ON PIZARRA:</b> Estaciones		0:52	1:00
15	Entrevista al Sugerente Gonzalo García	En las estaciones y van a tener un acceso más fluido, otras de las características		VIDEO: 00001	1:01	1:10

16	Tomas de las personas pasando la tarjeta para ingresar al Metrobús	<b>GONZALO (EN OFF):</b> La tarjeta de prepago, al tener una tarjeta de prepago todo el ingreso	<b>ON PIZARRA:</b> Tarjeta de prepago		1:14	1:22
17	Entrevista al Sugerente Gonzalo García	Todo los pasajes se cobran a través de la tarjeta, esto nos permite tener una transparencia, mas limpieza en toda la zona de peaje porque no cobra directamente el operador con dinero en efectivo y operativamente se hace el acceso cuando va a entrar a la estación entonces el ingreso y el descenso de los autobuses es más fácil, la cuarta característica, te hablaría de los autobuses, los autobuses son de alta capacidad y de bajas emisiones nosotros trabajamos con			1:23	1:54
18	Imágenes de los camiones	<b>GONZALO (EN OFF):</b> autobuses biarticulados de 24 metros que tienen capacidad 240 pasajeros articulados del 18 metros que tienen capacidad para 160 pasajeros y en la línea 4 por las condiciones del entorno al circular en el centro Histórico de la Ciudad de México son autobuses de 12 metros con capacidad de 90 pasajeros.	<b>ON PIZARRA:</b> Autobuses	CARPETA DEL DIRECTIVO DEL METROBÚS  VIDEO : 00001	1:55	2:22
19	Entrevista al Sugerente Gonzalo García	Finalmente una quinta característica de este sistema es la programación nosotros en función de las demandas tenemos una programación para ofertar el servicio que cubre esa demanda”	<b>ON PIZARRA:</b> Programación		2:23	2:36



24	Imágenes de choferes de micros (pueden ser los choferes cobrando, manejando, etc)	<b>ENTRA MÚSICA A PP</b> Carpeta: Música alternativa, Track 16 "Action, Action, Action"	<b>ON PIZARRA:</b> De acuerdo con el Quinto informe de Gobierno la administración de Marcelo Ebrard ha sustituido 5, 646 unidades de microbuses			
25	Entrevista al profe. Raúl Soto Peredo. Profesor e Investigador en Transporte Urbano en la UACM	<b>ON PROFE. RAÚL:</b> "Yo soy ingeniero civil de profesión tengo una maestría en ingeniería en el área de transporte actualmente soy profesor e investigador de la carrera de ingeniería en sistema de transporte urbano de nuestra universidad. Al igual que todas las ciudades es una necesidad de primera mano todos los sistemas de transporte público particularmente el caso de la Ciudad de México y su transporte público es completamente necesario cada vez se está haciendo mucho más		<b>CARPETA:</b> VIDEOS TOMAS LIBRES, ESPHM,ESPM,SOND EOS Y FORTINO  <b>VIDEO:</b> ESPEH1	0:14	0:45
26	Tomas del transporte público (microbuses)	<b>PROFE. RAÚL (EN OFF):</b> importante y es evidente que necesita actualizarse modernizarse y ampliarse sobre todo los servicios			0:46	0:54
27	Entrevista al profe. Raúl Soto Peredo.	Que está teniendo el transporte público con la ciudad pero si es vital para cualquier ciudad"			0:55	0:59
28	Imagen de mucha gente para ilustrarlos 22 millones de personas	<b>ENTRA MÚSICA A PP</b> Carpeta: Música alternativa, Track 16 "Action, Action, Action" <b>FADE OUT</b>	<b>ON PIZARRA:</b> Mas de 2/3 de los 22 millones de viales diarios se realizan el transporte público	<b>CARPETA:</b> TOMAS LIBRES  <b>VIDEOS:</b> 0000 00031 00033 00035		

29	Entrevista al profe. Raúl Soto Peredo. Profesor e Investigador en Transporte Urbano en la UACM	<b>ON PROFE. RAÚL:</b> "La idea inicial del Metrobús ha sido reorganizar rutas, permitir que no existiera un canibalismo en el mismo sistema de las rutas, ha generado una mayor organización,		CARPETA: VIDEOS TOMAS LIBRES, ESPHM,ESPM,SON DEOS Y FORTINO  VIDEO: ESPEH1	03:40	04:03
30	Entran imágenes de los choferes manejando en los camiones del Metrobús	<b>PROFE. RAÚL (EN OFF):</b> ha permitido que los operadores no estén en constante competencia sino que estén ahora organizados y eso ha permitido ofertar servicios verdaderamente útiles para la ciudad"				
31	Imágenes de las personas subiendo al Metrobús (que muestre la movilidad de la gente en el Metrobús)	<b>PROFE. RAÚL (EN OFF):</b> "en el caso de la Ciudad de México ha sido una alternativa viable, poco onerosa para la ciudad y que ha generado mucha movilidad para la población"				3:12
33	Imágenes del Metrobús	<b>ENTRA MÚSICA A PP</b> Carpeta: Música alternativa, Track 16 "Action, Action, Action" <b>FADE OUT</b>	<b>ON PIZARRA:</b> El corredor insurgente transporta diariamente 224,229 pasajeros.  El corredor Insurgentes Sur transporta diariamente 56,174 pasajeros.  El Corredor Eje 4 Sur transporta diariamente 85,048 pasajeros"			

34	Sondeo a Juan Carlos Bermúdez	<b>ON SR. JUAN:</b> Es muy práctico para desplazarme en line recta sobretodo en Insurgentes, me es muy fácil llegar a ciertos lugares que antes no podía.		CARPETA: VIDEOS TOMAS LIBRES, ESPHM,ESPM,SON DEOS Y FORTINO  VIDEO: SONDEO7	0:27	0:35
35	Sondeo a Josué Pérez	<b>ON SR. JOSUÉ:</b> Me ha ayudado a restar mis tiempos de trasladarme de un lugar a otro cuando antes no lo podía hacer porque no existía.		Carpeta: Sondeo Línea 3  VIDEO: 00026	0:14	0:19
36	Entrevista a Gonzalo García Subgerente de Nueva Tecnologías en el Metrobús	<b>ON ENTREVISTA GONZALO:</b> “El esquema de transporte en la ciudad de México hace unos años y aún en algunas avenidas estaba en base a los microbuses los microbuses tiene un esquema de operación muy diferente al Metrobús me explico un microbús es una concesión		CARPETA DEL DIRECTIVO DEL METROBÚS  VIDEO : 00001	13:15	13:35
37	Tomas de algún chofer trabajando en el micro	<b>GONZALO (EN OFF):</b> individual que tiene una persona que es dueño de su microbús y entonces			13:36	13:48
38	Entrevista a Gonzalo García	“Él lo opera, al operarlo lo maneja tantas horas como le dé el cuerpo, lo maneja su familiar lo puede rentar o prestar para que alguien lo opere y va ir buscando subir a más pasajeros porque el ingreso que va a tener esa persona es en función al número de pasajeros que transporte”			13:49	14:28

39	Imagen de chofer trabajando en el micro	<b>ENTRA MÚSICA A PP</b> CD 3 Track 41 "El preso" <b>FADE OUT</b>		CARPETA ENTREVISTA CHOFER-MICRO		
40	Entrevista Fortino Rodríguez Chofer de microbús de la ruta 2	<b>ON SR. FORTINO:</b> "Fue el transporte que nos dio en la torre porque yo tenía un microbús en la ruta 2 y es el que cual mente metieron y los desplazaron a todos y ahora nos engañaron que nos iban a dar un dinero y no más puro engaño, ahora no tengo ni micro ni nada ahora soy chofer de ruta 1, pues me quito mi capital porque mi micro valía una cantidad y nos dieron nada ahora soy chofer no tengo nada, tenía yo mi camión ganaba yo mi cuenta ahora yo tengo que dar cuenta ahora ya no gano.		CARPETA: VIDEOS TOMAS LIBRES, ESPHM,ESPM,SOND EOS Y FORTINO  VIDEO: FORTINO3	11:31	12:14
41	Imágenes de microbuseros	<b>ENTRA MÚSICA A PP</b> Carpeta: Música alternativa, Track 16 "Action, Action, Action" <b>FADE OUT</b>	<b>ENTRA PIZARRA 1:</b> Con la línea 1 del Metrobús desapareció la ruta 2 y al menos 130 choferes fueron desplazados su fuente de trabajo.  <b>(DESAPARECE) ON PIZARRA 2:</b> La línea 2 del Metrobús desplazo a 196 choferes en servicio.  <b>(DESAPARECE) ON PIZARRA 3:</b> La línea 4 desplazo al menos 700 choferes de 10 rutas que daban servicio en esa zona, algunas rutas afectadas fueron la 1, 3, 9, 22 y 20.	CARPETA: TOMAS LIBRES  VIDEOS: 00000 00001 00002		

42	Entra entrevista al concesionario de microbuses de la ruta 1 Alfredo Santos Gómez	<b>ON SR. ALFREDO:</b> “El Metrobús además viene a matar muchos negocios el Metrobús en algunas zonas ustedes véanlo ahí en Guerrero yo vivo en Tlatelolco ahí en el área de guerrero hay muchos negocios que terminaron fracasando había mueblerías, había todo eso ahorita ya están todas cerradas o se venden o se rentan”		CARPETA: ENTREVISTA PROFE RUTA 1  VIDEO: 00000	34:12	34:32
43	Tomas de comerciantes	<b>ENTRA MÚSICA A 2P</b> CD 3 Track 2 “El Circo-Maldita vecindad” <b>FADE OUT</b>		CARPETA: VECINOS INCONFORME Y COMERCIANTES  CARPETA: ENTREVISTA COMERCIANTES AFECTADOS		
44	Sondeo Ramón Rivera comerciante	<b>ON SR. RAMÓN:</b> “No estoy de acuerdo con la construcción del Metrobús porque me quitaron mi trabajo y si me afecta a mí y a mi familia. Me afecta económicamente más que nada, yo de esto vivo”		CARPETA: ENTREVISTA LIDER LEON VICARIO  VIDEO: 00001	00:23	00:40
45	Sondeo Ana Lilia comerciante	<b>ON SRA. LILIA:</b> “Cuando nos enteramos que va a entrar el Metrobús y ya cuando nos dimos cuenta un día llegamos y ya tenían una parte levantada”		CARPETA: ENTREVISTA LIDER LEON VICARIO  VIDEO: 00000	03:30	3:50

46	Imágenes donde pase el Metrobús y se vean los comerciantes	<b>ENTRA MÚSICA A PP</b> CD 3 Track 2 “El Circo-Maldita vecindad” <b>FADE OUT</b>		CARPETA: ENTREVISTA COMERCIANTES AFECTADOS  VIDEO: 00020 00016		
47	Entra Sondeo al comerciante Sabino Sánchez	<b>ON SR. SABINO:</b> “Por una parte dicen que es un beneficio para la ciudadanía pero en realidad yo no le veo nada de beneficio, nada de beneficio que se haya adueñado de las calles en cuento era fuente de trabajo de muchísima gente tanto de aquí del centro como de otros lados”		CARPETA : VECINOS INCONFORMES Y COMERCIANTES  VIDEO 00013	2:23	2:39
48	Entre sondeo a la comerciante y vecina Carmen Enriqueta Sánchez	<b>ON SR. CARMEN:</b> “A ninguno de nosotros como vecinos nos pidieron la opinión como comerciantes menos, porque la mera verdad el ambulante para el gobierno central déjenme decirle somos ceros no somos nada”		CARPETA: VECINOS INCONFORMES Y COMERCIANTES  VIDEO 00022	1:29	1:48
49	Imágenes del Metrobús y comerciantes	<b>ENTRA MÚSICA A PP</b> CD 9 Track 7 “Full Callejero” <b>FADE OUT</b>		CARPETA: ENTREVISTA COMERCIANTES AFECTADOS  CARPETA: SONDEO LINEA		

50	Entrevista a la maestra: Gloria Elena Londoño Mejía Especialista en Vías y Transporte, Profesora e Investigadora en la UACM	<b>ON PROFA GLORIA:</b> “Es un muy buen sistema que permite mover una gran cantidad de pasajeros a muy bajo costo”		CARPETA: VIDEOS TOMAS LIBRES, ESPHM,ESPM,SOND EOS Y FORTINO  VIDEO: ESPM2	4:11	4:21
51	Sondeo Alejandro (subtitular)	<b>ON SR. ALE:</b> “La verdad mis respetos, ya no manejo, si te soy honesto, porque si no son las mega marchas con esto nos transportamos de volada y nos deja en los puntos clave, por ejemplo de mi trabajo nos deja en los puntos clave camino dos tres cuadras”		CARPETA ENTREVISTA DENTRO DEL METROBÚS LÍN 1  VIDEO: 00011	00:45	1:02
52	Sondeo Gustavo Licona (subtitular)	<b>ON SR. GUSTAVO:</b> “Es económico, se ahorra tiempo más que nada el tráfico, llega hasta donde el metro no puede llegar, pues en mi caso este me deja como a media cuadra de mi trabajo”		CARPETA: ENTREVISTA DENTRO DEL METROBÚS LÍN 1  VIDEO: 00007	2:30	2:49
53	Entran periódicos: <b>Periódico 1:</b> “Metrobús, el más seguro: Mancera”  <b>Periódico 2:</b> “Sistema Metrobús permite agilizar la vialidad en el DF.”  <b>Periódico 3:</b> “El Metrobús, estrategia eficaz contra	<b>ENTRA MÚSICA A PP</b> CD 12 Track 78 “Disappearance” <b>FADE OUT</b>	<b>Periódico 1</b> <a href="http://www.jornada.unam.mx/2010/1/09/capital/041n2cap">http://www.jornada.unam.mx/2010/1/09/capital/041n2cap</a>  <b>Periódico 2</b> <a href="http://www.oem.com.mx/eloccidental/notas/n2419529.htm">http://www.oem.com.mx/eloccidental/notas/n2419529.htm</a>	Archivo WORD Fuentes periodísticas		

	el cambio climático, afirma el Banco Mundial”		Periódico 3: <a href="http://www.jornada.unam.mx/2010/03/18/capital/037n1cap">http://www.jornada.unam.mx/2010/03/18/capital/037n1cap</a>			
54	Imágenes del Metrobús en su recorrido	<b>ENTRA MÚSICA A PP</b> Carpeta: Ritmos Track 46 “Human Story” <b>FADE OUT</b>		CARPETA: TOMAS EXTERNAS DEL METROBÚS		
55	Entrevista a la maestra: Gloria Elena Londoño Mejía Especialista en Vías y Transporte, Profesora e Investigadora en la UACM	<b>ON PROFA GLORIA:</b> “La Ciudad de México tuvo una muy buena elección en adoptar este servicio, es un intermedio entre lo que es los corredores de transporte con buses de mediana capacidad y lo que es un corredor de transporte de alta capacidad como el metro, es un intermedio		CARPETA: VIDEOS TOMAS LIBRES, ESPHM,ESPM,SOND EOS Y FORTINO  VIDEO: ESPM2	4:38	5:21
	Imágenes del Metrobús	<b>PROFA. GLORIA (EN OFF):</b> y es apto para mover cierto tipo de viajes, lo que yo pienso es que está muy bien implementado, muy bien aplicado en la Ciudad de México, solo, y es una de mis conclusiones en esta entrevista está incompleto.				
56	Sondeo Josué Pérez Usuario del sistema	<b>ON SR. JOSUÉ:</b> “A veces viene muy lleno, por donde esta insurgentes a veces es un caos a ciertas horas y me tengo que esperar de tres a cuatro, debo de dejar que pasarlos para así poder abordarlo”		CARPETA SONDEO LÍNEA 3  *VIDEO 00026	2:36	2:48

57	Sondeo Juan Carlos Bermúdez Usuario del sistema	<b>ON SR. JUAN:</b> “Yo me he tenido que salir incluso, prefiero caminar, prefiero caminar ya habiendo pagado digamos el boleto y estando adentro prefiero salirme que estar en esas horas, me es muy incomodo, tienes que dejar pasar 4 o 5 unidades para poder tomar la tuya.”		CARPETA: VIDEOS TOMAS LIBRES, ESPHM,ESPM,SONDEOS Y FORTINO  VIDEO: SONDEO7	00:50	1:08
58	Sondeo Usuario del sistema esperando 15 min, el Metrobús	<b>ON LEO:</b> ¿Cuánto lleva esperando?  15 minutos		CARPETA: LÍNEA 1 METROBÚS TOMAS  *VIDEO 00003	0:19	0:26
59	Imágenes del servicio del Metrobús	<b>ENTRA MÚSICA A PP</b> CD 4 Track 33 “Batucada” <b>FADE OUT</b>		CARPETA: TOMAS LIBRES  CARPETA: SONDEOS LINEA 3  CARPETA: VIALIDADES,TOMA EXTERNAS		
60	Entra Entrevista a Gonzalo García Subgerente de Nueva Tecnologías en el Metrobús	<b>ON ENTREVISTA GONZALO:</b> “Tenemos una tarifa plana de 5 pesos actualmente es incluso un beneficio económico para quienes utilizaban más de un microbús para sus traslados porque ahora pueden transbordar de una línea a la otra sin tener que hacer un pago extra”		CARPETA: DIRECTIVO DEL METROBÚS  VIDEO: 00001	11:09	11:26
61	Entra Sondeo Usuario del sistema	<b>ON SONDEO:</b> “Del costo del Metrobús yo pienso que es el adecuado tomando en cuenta que los trayectos que tiene precisamente las líneas y los diferentes transbordos que puedes hacer...”		CARPETA: TOMAS LIBRES  VIDEO: 00034	00:20	00:33

62	Sondeo Rodrigo Mejía Usuario del sistema	<b>ON SR. RODRIGO:</b> “Nos robaron nuestro dinero espérense a que vengan como voy a esperarme a que llegue un técnico van y le quitan ya me dijeron que le quitan el papel y vuelven a echar ellos abren y se lleva el dinero el técnico y nos quitan nuestro dinero no se vale”		CARPETA: LÍNEA 1 METROBÚS TOMAS  VIDEO 00007	00:01	00:13
63	Sondeo sin nombre Usuaría del sistema	<b>ON SRA. SIN NOMBRE:</b> “Ahorita se robo 25 pesos y me dijeron y que ellos no pueden hacer nada no se vale que me roben mi dinero cada rato”.		CARPETA: LINEA METROBÚS TOMAS	2:21	2:27
		“No se vale ya cuantos pasajes me robo ahorita me dicen que le diga a uno que le diga al otro es lo mismo le digo somos rateros la verdad, pero si yo hago algo malo luego me agarran no se vale porque uno está echando su dinero y no se lo regalan a uno la verdad”		CLIP: 00002	2:34	2:52
64	Fondo blanco	<b>ENTRA MÚSICA A PP</b> CD 8 Track 51 “Seal Clubbing” <b>FADE OUT</b>	Entra gráfica: Opinión del costo del pasaje.  Pie de nota: Encuesta realizada a 100 usuarios del Metrobús.	ARCHIVO WORD FUENTES PERIODÍSTICAS		
65	Entrevista a Gonzalo García Subgerente de Nueva Tecnologías en el Metrobús	<b>ON ENTREVISTA GONZALO:</b> “En promedio en el mundo el sector transporte tiene un impacto del 20 o 25% de los contaminantes		CARPETA: DIRECTIVO DEL METROBÚS	5:57	6:25
66	Imágenes de transporte público de la Ciudad de México	<b>GONZALO (EN OFF):</b> en la Ciudad de México es muchísimo mayor este porcentaje, entonces hay que mejorar las condiciones de transporte y mejorar la calidad del aire, entonces ahí es como surge poner el sistema Metrobús.”		VIDEO: 00001		

67	Continúa entrevista a Gonzalo García	“Nosotros trabajamos con motores que tiene certificación ambiental EURO III, IV y V y ahora en la línea 4 hay incluso operando	<b>ON PIZARRA:</b> Certificación ambiental	CARPETA: DIRECTIVO DEL METROBÚS  VIDEO: 00001	15:58	16:37
68	Imágenes de los camiones del Metrobús	<b>GONZALO (EN OFF):</b> autobuses híbridos diseño eléctrico con la mejor certificación ambiental disponible en el mercado mundial que son EURO V mejorado esto causo una reducción muy importante				
69	Imágenes de microbuses	<b>GONZALO (EN OFF):</b> porque los microbuses son unidades muy viejas que no tienen un control de emisiones además no tiene				
70	Entra entrevista a Gonzalo García	Unos programas de mantenimiento por como era el esquema del transporte con los microbuses”				
71	Entra toma cuando se le poncha la llanta al Sr. Rogelio	<b>ON SR. ROGELIO:</b> “Se poncho la llanta y que y si se poncha la llanta se tiene que cambiar”		CARPETA: GRABACION EN MICRO  VIDEO: 00013	34:13	34:20
72	Entrevista a Ignacio Calderón Espinosa Operador del Metrobús y ex chofer de microbús de la ruta 2	<b>ON SR. IGNACIO:</b> “Si se descompone la unidad no tenemos que meternos abajo a ver que le podemos arreglar hay gente ya está especializada que le hablas por radio tenemos frecuencia y van a auxiliarte tu como operador únicamente haces eso operar la unidad”		ENTREVISTA DENTRO DEL METROBÚS LÍNEA 1  CLIP 00004	6:11	6:26

73	Entra entrevista al Sr. Rogelio e intercalar con imágenes de su trabajo en el micro	<b>ENTRA MÚSICA A 2P Y FONDEA HASTA ACABAR EL DIALOGO.</b> Carpeta: Ritmos Track 67 “Te vas arrepentir”  <b>ON SR. ROGELIO:</b> “Si digo yo ahorita tiene más aguante porque son unidades más nuevas pero lo mismo le puede pasar a un nuevo que un viejo. Súbanse nos vamos así”		CARPETA: GRABACION EN MICRO  VIDEO: 00013	35:10	35:23
74	Entrevista Fortino Rodríguez Chofer de microbús de la ruta 2	<b>ON SR. FORTINO:</b> “Supuestamente, lo que se está manejando y siempre se ha manejado con los microbuses es la muerte no,		CARPETA: VIDEOS TOMAS LIBRES, ESPHM,ESPM,SONDEOS Y FORTINO  VIDEO: FORTINO 1	5:59	6:29
	Imágenes que muestran las paradas de los microbuses y como es en el Metrobús	<b>FORTINO (EN OFF):</b> que según que es un peligro para que se desplace la gente pero hay mucha gente ahora que sufre,				
75	Continúa entrevista a Fortino	porque si la dejan en una esquina, y por paradas ahora te dejan 10 calles				
76	Imágenes que muestren las paradas del Metrobús	<b>FORTINO (EN OFF):</b> adelante, mucha gente sufrió pero pues nadie dijo nada, nosotros hicimos la lucha y seguimos luchando pero hasta la fecha seguimos, nos desplazó”				
77	Entra periódico:  <b>Periódico 4</b> Ambulantes del Centro Histórico, mal reubicados	<b>ENTRA MÚSICA A PP</b> CD 12 Track 78 “Disappearance” <b>FADE OUT</b>		FOTOGRAFÍA PERIÓDICO AMBULANTES MAL REUBICADOS  ARCHIVO WORD FUENTES PERIODÍSTICAS		

78	Entrevista a Guillermo Fernando Andrade Bárcenas Líder de comerciantes- Leona Vicario	<b>ON SR. GUILLERNO:</b> “Para empezar nos quitaron de un lugar en el que vendíamos, nos vinieron a meter aquí, donde es muy inseguro, donde ellos se habían comprometido a mandarnos a la gente de limpieza a mandarnos pipa para lavar, el cual no ha sido así”		CARPETA: ENTREVISTA COMERCIANTES AFECTADOS  VIDEO: 00008	5:08	5:27
79	Entrevista a Gonzalo García Subgerente de Nueva Tecnologías en el Metrobús	<b>ON ENTREVISTA GONZALO:</b> “Hubo rechazo por los comerciantes y asociaciones de restauranteros porque pensaban que iban a quebrar o que nadie se iba a parar en sus negocios cosa que es totalmente falso a la fecha les va mejor con su negocio con Metrobús que con microbús”		CARPETA: DIRECTIVO DEL METROBUS  VIDEO: 00001	19:12	19:37
80	Entra Sondeo al comerciante Sabino Sánchez	<b>ON SR. SABINO:</b> “No pues nos perjudico era nuestra fuente de trabajo de muchas familias y creo que ahorita es todo donde nos reubicaron de eso no hubo nada por eso estamos dejando los lugares de lo mismo de que no hay venta y no llega gente para alla”		*CARPETA VECINOS INCONFORMES Y COMERCIANTES  *VIDEO 00013	00:50	1:10
81	Entrevista a vecina	<b>ON VENICA:</b> “Nosotros vivimos aquí, para traer nuestro mandado tenemos que venir		*CARPETA VECINOS INCONFORMES Y COMERCIANTES  *VIDEO: 00014	00:16	00:22

82	Tomas donde la señora nos muestra desde la ventana la calle donde pasa el Metrobús	<b>VECINA (EN OFF):</b> desde circunvalación hasta acá, yo por que todavía puedo pero hay personas invalidas que ya no pueden y nos		*CARPETA VECINOS INCONFORMES Y COMERCIANTES	00:23	00:38
83	Continua a cuadro la entrevista a vecina	dicen que a nosotros nos tomaron en cuenta y que ahora nos aguantemos pero la verdad no fue así"		*VIDEO: 00014		
84	Entra Sondeo Ramón Rivera comerciante	<b>ON SR. RAMÓN:</b> "El trafico de aquí del centro, inclusive se empeoro porque esta calle es para el puro Metrobús, calles que antes eran para vehículos ahora es solo exclusivo para el Metrobús y se hace mas nudo en la vialidad"		CARPETA: ENTREVISTA COMERCIANTES AFECTADOS VIDEO: 00001	2:30	2:55
85	Imágenes de vialidades donde se vea trafico	Ambiente		CARPETA: TOMAS LIBRES		
86	Entra periódico: <b>Periódico 5:</b> Metrobús: obra pública y descontento ciudadano	<b>ENTRA MÚSICA A PP</b> CD 12 Track 78 "Disappearance" <b>FADE OUT</b>	Periódico 4: <a href="http://www.jornada.unam.mx/2010/12/29/opinion/011a1pol">http://www.jornada.unam.mx/2010/12/29/opinion/011a1pol</a>	ARCHIVO WORD FUENTES PERIODÍSTICAS		
87	Sondeo a automovilista 1	<b>ON AUTOMOVILISTA 1:</b> "Yo digo que empeoro por todas la avenidas que han hecho más angostas"		CARPETA: TOMAS LIBRES VIDEO: 00024	00:03	00:08
88	Sondeo a automovilista 8	<b>ON AUTOMOVILISTA 8:</b> "Para mí es una regada al cien por ciento ósea porque beneficio a unos cuantos y afecta a muchísimos		CARPETA: TOMAS LIBRES  VIDEO: 00038	00:00	00:12
		En que disminuyo varias carriles ósea más trafico hacen cuellos de botellas y al rato van a empezar que la contaminación si ellos mismos la provocan con todo esto vuelvo a repetir según nada mas benefician a unos cuantos por decir a unos cientos pero afectan a miles y no se			1:10	1:46

		diga en cuestión tráfico, en cuestión de trafico vuelvo a repetir un trayecto que hacia 5 minutos ahora uno se avienta 15 o 20”				
89	Entra entrevista a la vecina Joana Lluvia Conde	<b>ON VECINA JOANA:</b> “Todo está mal desde su organización como ellos como a nosotros que nunca nos pidieron nuestra opinión incluso cuando escarbaron todo		CARPETA: VECINOS INCONFORMES Y COMERCIANTES	4:33	4:57
90	Tomas de los daños a su casa por el Metrobús	<b>VECINA JOANA (EN OFF):</b> dañaron muchas casas incluida aquí donde estamos se cuartearon por las maquinas tan pesadas que metieron”		VIDEO 00016		
91	Continúa a cuadro la vecina Joana	“a raíz del Metrobús han pasado accidentes la gente ya no camina ni seguras en las banquetas		CARPETA: VECINOS INCONFORMES Y COMERCIANTES	5:28	5:24
92	Imágenes de la vialidad del Metrobús y como la gente va pasando	<b>VECINA JOANA (EN OFF):</b> porque ya las banquetas es para gente peatones motos bises para todo ¿Por qué? porque abajo es exclusivo Metrobús”		VIDEO: 00018		
93	Entra entrevista a Gonzalo García Subgerente de Nueva Tecnologías en el Metrobús	<b>ON ENTREVISTA GONZALO:</b> Esta demostrado que este tipo de sistema de transporte baja la tasa de accidentalidad no solo aquí en la ciudad de México sino en muchas más otras ciudades que se ha implementado		CARPETA: DIRECTIVO DEL METROBUS	22:19	22:28
94	Entra periódicos:  <b>Periódico 6:</b> “Metrobús atropella y mata a ciclista”	<b>ENTRA MÚSICA A PP</b> CD 12 Track 78 “Disappearance” <b>FADE OUT</b>	Periódico 6: <a href="http://www.jornada.unam.mx/2012/05/21/capital/031n2cap">http://www.jornada.unam.mx/2012/05/21/capital/031n2cap</a>	Periódico 7:	Archivo WORD Fuentes Periodísticas	

	<p><b>Periódico 7:</b>          “Arrolla Metrobús a un grupo de personas 2 muertos y 12 heridos”</p> <p><b>Periódico 8:</b>          “Choca otra vez el Metrobús; cuatro heridos”</p>		<p><a href="http://www.jornada.unam.mx/2011/04/18/capital/031n1cap">http://www.jornada.unam.mx/2011/04/18/capital/031n1cap</a></p> <p>periódico 8:  <a href="http://www.jornada.unam.mx/2009/03/11/capital/039n2cap">http://www.jornada.unam.mx/2009/03/11/capital/039n2cap</a></p>			
95	<p>Entrevista a la maestra:          Gloria Elena Londoño Mejía          Especialista en Vías y Transporte,          Profesora e Investigadora en la UACM</p>	<p><b>ENTRA MÚSICA A 2P Y FONDEA TODO LO QUE SIGUE</b>          Carpeta: Música alternativa, Track 09          “Static Turm”</p> <p><b>ON PROFA GLORIA:</b> “No tiene los requerimientos técnicos, le falta, es una muy buena idea que falta completar, falta implementarla como dice la tecnología, como lo han hecho en otras ciudades donde si ha dado un buen fruto donde la gente lo acepta y se baja del auto y agarra el transporte público”</p>		<p>CARPETA:          VIDEOS TOMAS LIBRES,          ESPHM,ESPM,SONDEOS Y FORTINO</p> <p>VIDEO:          ESPM2</p>	12:05	12:21
96	<p>Entrevista a Guillermo Fernando Andrade Bárcenas          Líder de comerciantes- Leona Vicario</p>	<p><b>FONDEA MUSICA, ON SR. GUILLERNO:</b> “Nosotros somos el efecto de malos gobiernos”</p>		<p>CARPETA:          ENTREVISTA COMERCIANTES AFECTADOS</p> <p>VIDEO:          00017</p>	1:42	1:47
97	<p>Sondeo a Carmen Enriqueta Morales          Vecina y comerciante</p>	<p><b>FONDEA MUSICA, ON SR. CARMEN:</b> “Está bien porque la ciudad necesita estar al nivel de otras ciudades como Europa Estados Unidos pero también que piensen, que tomen en cuenta a las personas que dependemos de un trabajo”</p>		<p>CARPETA:          VECINOS INCORFORMES Y COMERCIANTES</p> <p>VIDEO:          00023</p>	00:08	00:30

98	Entra entrevista al concesionario de microbuses de la ruta 1 Alfredo Santos Gómez	<b>FONDEA MUSICA, ON SR. ALFREDO:</b> “Esto del Metrobús llevo como una moda”		CARPETA: ENTREVISTA PROFE RUTA 1  VIDEO 00000	1:50	1:53
99	Entrevista al profe. Raúl Soto Peredo. Profesor e Investigador en Transporte Urbano en la UACM	<b>FONDEA MUSICA, ON PROFE. RAÚL:</b> “Primero que nada alguna sugerencia para mejorarlo sería dotarlo de mas capacidad		CARPETA: VIDEOS TOMAS LIBRES, ESPHM,ESPM,SOND EOS Y FORTINO	8:57	9:02
		Nuevamente la apuesta seria que con más carriles se muevan más personas con menos vehículos”		VIDEO: ESPEH1	9:12	9:17
100	Sondeo Eduardo Altamirano	<b>FONDEA MUSICA, ON SR. EDUARDO:</b> “Bueno es una alternativa, pero tampoco es la solución, se han abierto nuevas rutas, están abriendo constantemente nuevas rutas pero es insuficiente el transporte que hay.”		CARPETA: VIDEOS TOMAS LIBRES, ESPHM,ESPM,SOND EOS Y FORTINO  VIDEO: SONDEO3	00:38	00:48
101	Entra entrevista al concesionario de microbuses de la ruta 1 Alfredo Santos Gómez	<b>FONDEA MUSICA, ON SR. ALFREDO:</b> “A nosotros nos falta realmente organizar el servicio”		CARPETA: ENTREVISTA PROFE RUTA 1  VIDEO: 00000	5:54	5:59

102	Entrevista a Gonzalo García Subgerente de Nueva Tecnologías en el Metrobús	<b>FONDEA MUSICA, ON ENTREVISTA GONZALO:</b> “Yo creo que si es un siguiente paso en el esquema de movilidad no sé si sea la solución en 50 años pero yo creo que en este momento hay que seguirlo impulsando”		CARPETA: DIRECTIVO DEL METROBÚS  VIDEO: 00001	24:51	25:10
103	Entra entrevista a Guillermo Fernando Andrade Bárcenas Líder de comerciantes- Leona Vicario	<b>FONDEA MUSICA, ON SR. GUILLERNO:</b> “Ahora díganos a nosotros que va a pasar, que le digo, a mi gente”		CARPETA: ENTREVISTA COMERCIANTES AFECTADOS  VIDEO: 00009	1:55	2:00
104	Sigue en cuadro el Sr. Guillermo Fernando	<b>FONDEA MUSICA, ON SR. GUILLERNO:</b> “Espero que sirva de algo esto, les quisimos mostrar la realidad”  <b>FADE OUT MUSICA</b>		CARPETA: ENTREVISTA COMERCIANTES AFECTADOS  VIDEO: 00021	5:00	5:09
105	FONDO NEGRO					
106	Créditos:  Guión y Dirección Anaid Valadez Juárez  Producción Karen Pamela Rodríguez Maldonado  Fotografía y Cámara Leonardo Vera Martínez  Edición Karen Pamela Rodríguez Maldonado	<b>ENTRA MÚSICA A PP Y FONDEA CD 9 Track 2 “Camival Sambas” FADE OUT</b>				

<p>Audio e Iluminación Karen Pamela Rodríguez Maldonado</p> <p>Dirección de Arte Leonardo Vera Martínez</p> <p>Diseño Gráfico Alejandro Castillo</p> <p><b>Colaboradores:</b></p> <p>Alfredo Santos Gómez Concesionario de la Ruta 1</p> <p><b>Comerciantes:</b> Ana Lilia Rodríguez Ramón Rivera Sabino Sánchez</p> <p>Felipe Gonzales Chofer de microbuses- Ruta 1</p> <p>Fortino Rodríguez Chofer de microbuses de las ex ruta 2 y 88</p> <p>Gloria Elena Londoño Mejía Profesora e Investigadora en Vías y Transporte en la UACM</p> <p>Guillermo Fernando Andrade Bárcenas Líder de comerciantes de la Unión Leona Vicario</p>					
---	--	--	--	--	--

<p>Ing. Gonzalo García          Subgerente de Nueva Tecnologías y          Reducción de Emisiones Metrobús</p> <p>Ignacio Calderón Espinosa          Operador del Metrobús línea 1 y ex          chofer de microbuses</p> <p>José Antonio Serrano          Operador del Metrobús línea 3 y ex          chofer de microbuses</p> <p>Raúl Soto Peredo          Profesor e Investigador en Transporte          Urbano en la UACM</p> <p><b>Usuarios del Metrobús líneas 1, 2 3 y          4:</b></p> <p>Alejandra Rodríguez          Alejandro Mejía          Diego Martínez          Eduardo Altamirano          Gustavo Licon          Juan Carlos Bermúdez          Josué Pérez          Marcial Trejo Pineda          Rodrigo Mejía</p> <p><b>Vecinos:</b>          Carmen Enriqueta Sánchez          Joanna Lluvia Conde          Sofía Torres</p> <p><b>Música:</b>          Video Helper</p>					
--	--	--	--	--	--

<p>01 Rage Machine          09 Static Turm          16 Action, Action, Action          33 Batucada          41 Disappearance          46 Human Story          49 Carnival Samba          51Seal Clubbing          Maldita vecindad-El Circo          Maldita vecindad- Fut Callejero          Gran Combo- Te vas arrepentir          Marvin Santiago- El preso</p> <p><b>Fuentes de Consulta:</b>          -La Jornada          -Portal de la Secretaria de Transporte y          Vialidad del D.F.          -La Prensa</p> <p><b>Agradecimientos:</b></p> <p>Luis Carrasco García          Profesor de la UACM          Director de Trabajo Recepcional</p> <p>Gabriela Vázquez Olivera          Profesora e Investigadora de la UACM</p> <p>Comerciantes y vecinos de la Unión          Leona Vicario</p> <p>Usuarios del Metrobús de las líneas 1,          2, 3 y 4</p> <p>Lic. Jesús Guardado Bustamante</p>					
---	--	--	--	--	--

<p>Dirección de Comunicación e          Información Pública          Metrobús</p> <p>Oficinas Centrales del Sistema de          Corredores de Transporte Público          Metrobús          Av. Cuauhtémoc #16, 5° Piso, Col.          Doctores</p> <p>Oficinas Centrales de la Ruta 1          Francisco del Paso y Troncoso (Eje 3          Oriente) Col. Granjas México.</p> <p>A las instalaciones de la Universidad          Autónoma de la Ciudad de México</p> <p>Agradecemos a todas y cada uno de          los voluntarios que participaron en el          documental y a cada persona que nos          abrió las puertas de su casa.</p> <p>UACM          Nada Humano me es ajeno</p>					
---	--	--	--	--	--

#### 4.16 CRONOGRAMA DE ACTIVIDADES

**PRODUCCIÓN:** “A TROIS”

**PRODUCTORES:**

RODRIGUEZ MALDONADO KAREN PAMELA

VALADEZ JUAREZ ANAID

VERA MARTINEZ LEONARDO

**DIRECTOR (A):** VALADEZ JUAREZ ANAID

PLAN DE PRODUCCIÓN (CRONOGRAMA)					
FECHA	HORA	RESPONSABLE	ACTIVIDADES	RECURSOS MATERIALES	OBSERVACIONES
2 DE JULIO	9:00 AM	ANAID	VISITAR OFICINAS CENTRAES DEL METROBÚS Y PEDIR INFORMES SOBRE LOS REQUISITOS PARA GRABAR DENTRO DE LAS INSTALACIONES DEL METROBÚS		TENDRA QUE INFORMAR DE LOS REQUISITOS REQUERIDOS Y SACAR CITAS
3 DE JULIO	10:00 AM	PAMELA	VISITAR OFICINAS CENTRAES DE LA RUTA 1 Y PEDIR REQUISITOS PARA UNA ENTREVISTA CON EL DELEGADO		TENDRA QUE INFORMAR DE LOS REQUISITOS REQUERIDOS Y SACAR CITAS
4 DE JULIO	10:00 AMI	LEONARDO	SCOUTING EN LA ESTACION TEPALCATES Y EN		INFORME DE LO OBSERVADO.

			LAS RUTAS DE MICROBUSES ALEDAÑAS PARA ENCONTRAR AFECTADOS		
5 DE JULIO	10:00 AM	TODO EL EQUIPO	IR A LA UNIVERSIDAD PARA LA FIRMA DEL INFORME QUE SE NOS REQUIERE EN LAS OFIFINAS DEL METRBÚS Y LA RUTA 1	INFORME DEL PROYECTO FIRMADO POR ASESOR Y POR LA PROPIA UNIVERSIDAD	FIRMA
9 DE JULIO	10:00 AM	TODO EL EQUIPO	JUNTA PARA PREPARACION DEL EQUIPO TECNICO PARA POSTERIORMENTE INICIAR EL RODAJE.	EQUIPO TECNICO	VERIFICAR QUE CADA UNO DE LOS APARATOS FUNCIONEN CORRECTAMENTE.
10 DE JULIO	9:00 AM	ANAID	IR A LAS OFICINAS CENTRALES DEL METROBUS A DEJAR REQUISISTOS Y SACAR CITA		INFORME Y FECHA DE GRABACIÓN
10 DE JULIO	9:00 AM	PAMELA	IR A LAS OFICINAS CENTRALES DE LA RUTA 1 Y DEJAR REQUISISTOS Y SACAR CITA		INFORME Y FECHA DE GRABACIÓN

11 DE JULIO	10:00 AM	TODOS EL EQUIPO	REALIZAR GUIÓN DE ENTREVISTA PAR LOS SONDEOS A USUARIOS Y CHOFERES DEL METROBÚS		
12 DE JULIO	10:00 AM	TODOS EL QUIPO	REALIZAR EL GUIÓN DE ENTREVISTA PARA EL DIRECTIVO DEL METROBÚS Y DEL DELEGADO DE LA RUTA 1		
13 DE JULIO	10:00 AM	TODOS EL EQUIPO	ASESORIA CON NUESTRO DIRECTOR DE TESIS PARA REVISION DE LOS GUIONES DE ENTREVISTA		REALIZAR CORRECCIONES
16 DE JULIO	10:00 AM	TODOS EL EQUIPO	VISITA A PROFESORES DE LA UACM ESPECIALISTAS EN TRANSPORTE PARA PEDIR UNA CITA PARA ENTREVISTA	VEHICULO	EXPLICAR EL PROYECTO Y CÚAL SERÁ EL PROCESO DE LA FILMACIÓN
16 DE JULIO	10:00AM	TODOS EL EQUIPO	PRIMER CONTACTO CON LOS ENTREVISTADOS	ENTREVISTADOS	EXPLICAR EL PROYECTO Y CUAL SERA EL PROCESO DE LA FILMACIÓN.

16 DE JULIO	10:00 AM	TODOS EL EQUIPO	PEDIR EQUIPO DE GRABACIÓN PARA EL DIA 18 DE JULIO A LAS 8:00 AM	CAMARA, LAVALIER, TRIPIE	VERIFICAR QUE TODO FUNCIONE CORRECTAMENTE
16 DE JULIO	10:00 AM	TODOS EL QUIPO	PEDIR ISLA DE EDICIÓN PARA EL DIA 19 O 20 DE JULIO PARA VACIAR INFORMACIÓN	CASETTE	
18 DE JULIO	8:00 AM	LEONARDO	RECOGER EQUIPO PARA GRABACIÓN	CAMARA, LAVALIER, TRIPIE	VERIFICAR QUE TODO FUNCIONE CORRECTAMENTE
18 DE JULIO	10:00 AM	TODOS EL EQUIPO	METRO COYUYA PARA TRASLADO A OFICINAS CENTRALES DEL LA RUTA 1 PARA ENTREVISTA A DELEGADO	VEHICULO CAMARA, LAVALIER, TRIPIÉ	DOMICILIO UBICADO EN AV. CUAHUTEMOC # 16 COL. DOCTORES
18 DE JULIO	12:00 PM	TOD EL EQUIPO	ENTREVISTA CON DELEGADO DE LA RUTA 2 Y 3	VEHICULO CAMARA, LAVALIER, TRIPIE	DOMICILIO UBICADO EN AV. CUAHUTEMOC # 16 COL. DOCTORES
19 DE JULIO	10:00 AM	TODOS EL EQUIPO	BAJAR LO GRABADO EN ISLA DE EDICION DE LA UACM	CASETTE	
20 DE JULIO	11:00 AM	TODOS EL EQUIPO	CITA EN EL CENTRO PARA LA COMPRA DE UNA CÁMARA DE VIDEO	VER PRECIOS	REVISAR QUE LA CAMARA TENGA LO QUE EL DOCUMENTAL NECESITA

20 DE JULIO	11:00 AM	TODO EL EQUIPO	SCOUTING POR CALLES DEL CENTRO PARA ENTREVISTA CON COMERCIANTES ESTABLECIDOS		LINEA 4 DEL METROBÚS
23 DE JULIO	11:00 AM	TODO EL EQUIPO	COMPRA DE CAMARA	DINERO	
23 DE JULIO	11:00 AM	TODO EL EQUIPO	SCOUTING POR CALLES DEL CENTRO PARA ENTREVISTA CON COMENCIANTES ESTABLECIDOS		LINEA 4 DEL METROBÚS
24 DE JULIO	10:00 PM	TODO EL EQUIPO	LEVANTAMIENTO DE IMÁGENES EN LA ESTACIÓN BUENA VISTA	CAMARA, LAVALIER, TRIPIE	CHECAR AUDIO Y BUEN ENFOQUE
24 DE JULIO	10:00 PM	TODO EL QUIPO	SONDEOS AFUERA DE LA ESTACION DEL METROBÚS BUENAVISTA	CAMARA, LAVALIER, TRIPIE	CHECAR AUDIO Y BUEN ENFOQUE
DEL 25 AL 5 DE AGOSTO	VACACIONES	TODO EL EQUIPO	VACACIONES	VACACIONES	VACACIONES
6 DE AGOSTO	10:00AM	TODO EL EQUIPO	PRIMER CONTACTO CON LOS CHOFERES ENTREVISTADOS	ENTREVISTADOS	EXPLICAR EL PROYECTO Y CÚAL SERÁ EL PROCESO DE LA FILMACIÓN.
8 DE AGOSTO	10:00 AM	TODO EL EQUIPO	TRASLADO A LA CASA DE UNO DE LOS CHOFERES DE LA	VEHÍCULO Y EQUIPO DE GRABACIÓN CÁMARA Y LAVALIER	SE GRABARÁ EN EL MICROBUS.

			RUTA 1 DE MICROBUS		
8 DE AGOSTO	12:00 AM	TODO EL EQUIPO	ENTREVISTA CHOFER MICROBUS FORTINO RODRIGUEZ	VEHÍCULO Y EQUIPO DE GRABACIÓN CÁMARA Y LAVALIER	SE GRABARÁ EN EL MICROBUS.
8 DE AGOSTO	2:00 PM.	TODO EL EQUIPO	CONTINÚA EL RODAJE DEL DOCUMENTAL	SE TOMAS ESCENAS Y PUNTOS DE VISTA DE TRABAJO DIARIO EN UN MICROBUS	SE GRABARÁ EN SU ÁREA DE TRABAJO
8 DE AGOSTO	4:00 PM	TODO EL EQUIPO	CONTINÚA EL RODAJE DEL DOCUMENTAL	SE GRABAN LAS OPINIONES DE ALGUNOS USUARIOS DEL MICROBUS	SE GRABARÁ EN SU ÁREA DE TRABAJO
8 DE AGOSTO	6:30 PM	TODO EL EQUIPO	SE DETIENE EL RODAJE	ES TODO POR ESE DIA.	SE VERIFICA EL MATERIAL Y EL EQUIPO TÉCNICO.
10 DE AGOSTO	10:00 AM	TODO EL EQUIPO	SE REVISAS EL MATERIAL Y SE REPARTE PARA TRANSCRIPCIÓN DE ENTREVISTAS Y SONDEOS	ENTREVISTAS EN CD	REPARTICIÓN DE MATERIAL EQUITATIVAMENTE
20 DE AGOSTO	11:00 AM	TODO EL EQUIPO	SE ENTREGA LAS TRANSCRIPCIONES DE TODO EL MATERIAL	CASSETEE Y ESCRITO	SE REVISAS EL MATERIAL Y SE MODIFICA EL GUION DE PREGUNTAS

21 DE AGOSTO	11:00 AM	TODO EL EQUIPO	PREPARCIÓN DEL EQUIPO TÉCNICO PARA INICIAR DIA DE RODAJE.	EQUIPO DE PRODUCCIÓN Y TÉCNICO.	VERIFICAR QUE CADA UNO DE LOS APARATOS FUNCIONEN CORRECTAMENTE. Y REPASAR EL GUION DE ENTREVISTA.
21 DE AGOSTO	1:00 PM	TODO EL EQUIPO	ENTREVISTA AL SUBGERENTE DE NUEVAS TECNOLOGÍAS DEL METROBÚS	EQUIPO DE PRODUCCION Y EQUIPO TÉCNICO.	SE GRABARÀ EN SU OFICINA.
21 DE AGOSTO	3:00 PM	TODO EL EQUIPO	VISITA A LA ESTACIÓN CUAUHTEMOS LINEA 2 PARA VER INSTALACIONES. LEVANTAMIENTO DE IMÁGENES.	EQUIPO DE PRODUCCION Y EQUIPO TÉCNICO	SE GRABARÀ EN ESTACION DEL METROBÚS
21 DE AGOSTO	4:30 PM	TODO EL EQUIPO	SE DETIENE EL RODAJE	ES TODO POR ESE DIA.	SE VERIFICA EL MATERIAL Y EL EQUIPO TÉCNICO.
22 DE AGOSTO	9:00 AM	TODO EL EQUIPO	PREPARCION DEL EQUIPO TÉCNICO PARA INICIAR DIA DE RODAJE.	EQUIPO DE PRODUCCIÓN Y TÉCNICO.	VERIFICAR QUE CADA UNO DE LOS APARATOS FUNCIONEN CORRECTAMENTE. Y REPASAR EL GUIÓN DE ENTREVISTA.

22 DE AGOSTO	10:00 AM	TODO EL EQUIPO	SE CITA AL EQUIPO EN LA TERMINAL INDIOS VERDES DEL METROBÚS	EQUIPO DE PRODUCCIÓN Y EQUIPO TÉCNICO.	SE GRABARA EN DISTINTAS ESTACIONES (CAJETAS DE COBRO, ENTRADA Y SALIDA DE USUARIOS, LOS AUTOBUSES, LA ESTACION COMPLETA ETC.)
22 DE AGOSTO	1:00 PM	TODO EL EQUIPO	SE HACE ENTREVISTA A DOS CHOFERES DE METROBUS	EQUIPO DE PRODUCCIÓN Y EQUIPO TÉCNICO	SE LES PREGUNTARÁ DE SU EXPERIENCIA EN EL TRANSPORTE
22 DE AGOSTO	3:00 PM	TODO EL EQUIPO	SE HACEN SONDEOS DENTRO DEL METROBUS	EQUIPO DE PRODUCCIÓN Y EQUIPO TÉCNICO	SE LES PREGUNTARÁ POR EL SISTEMA DE TRANSPORTE
22 DE AGOSTO	4:30 PM	TODO EL EQUIPO	SE DETIENE EL RODAJE	ES TODO POR ESE DIA.	SE VERIFICÁ EL MATERIAL Y EL EQUIPO TÉCNICO.
23 DE AGOSTO	9:00 AM	TODO EL EQUIPO	PREPARCIÓN DEL EQUIPO TÉCNICO PARA INICIAR DÍA DE RODAJE.	EQUIPO DE PRODUCCIÓN Y TÉCNICO.	VERIFICAR QUE CADA UNO DE LOS APARATOS FUNCIONEN CORRECTAMENTE. REPASAR EL GUION DE ENTREVISTA.

23 DE AGOSTO	10:00 AM	TODO EL EQUIPO	SE CITA AL EQUIPO EN LA TERMINAL TEPALCATES DEL METROBÚS	EQUIPO DE PRODUCCION Y EQUIPO TÉCNICO.	SE GRABARÁ EN DISTINTAS ESTACIONES (CASETAS DE COBRO, ENTRADA Y SALIDA DE USUARIOS, LOS AUTOBUSES, LA ESTACIÓN COMPLETA ETC.)
23 DE AGOSTO	1:00 PM	TODO EL EQUIPO	SE HACE ENTREVISTA A DOS CHOFERES DE METROBUS	EQUIPO DE PRODUCCIÓN Y EQUIPO TÉCNICO	SE LES PREGUNTARA DE SU EXPERIENCIA EN EL TRANSPORTE
23 DE AGOSTO	3:00 PM	TODO EL EQUIPO	SE HACEN SONDEOS DENTRO DEL METROBUS	EQUIPO DE PRODUCCION Y EQUIPO TÉCNICO	SE LES PREGUNTARA POR EL SISTEMA DE TRANSPORTE
23 DE AGOSTO	4:30 PM	TODO EL EQUIPO	SE DETIENE EL RODAJE	ES TODO POR ESE DÍA.	SE VERIFICA EL MATERIAL Y EL EQUIPO TÉCNICO.
24 DE AGOSTO	9:00 AM	TODO EL EQUIPO	PREPARCIÓN DEL EQUIPO TÉCNICO PARA INICIAR DÍA DE RODAJE.	EQUIPO DE PRODUCCIÓN Y TÉCNICO.	VERIFICAR QUE CADA UNO DE LOS APARATOS FUNCIONEN CORRECTAMENTE. REPASAR EL GUIÓN DE ENTREVISTA.
24 DE AGOSTO	10:00 AM	TODO EL EQUIPO	SE CITA AL EQUIPO EN LA TERMINAL BUENAVISTA DEL METROBÚS	EQUIPO DE PRODUCCIÓN Y EQUIPO TÉCNICO.	SE GRABARÁ EN DISTINTAS ESTACIONES (CASETAS DE COBRO, ENTRADA Y SALIDA

					DE USUARIOS, LOS AUTOBUSES, LA ESTACIÓN COMPLETA ETC.)
24 DE AGOSTO	1:00 PM	TODO EL EQUIPO	CAPTURA DE TOMAS EN MOVIMIENTO Y SE HACEN RECORRIDOS DE TODA LA TERMINAL HACIENDO ENTREVISTAS A USUARIOS EN EL RECORRIDO, ASÍ COMO LA CAPTURA DE IMÁGENES FIJAS AL CHOFER.	EQUIPO DE PRODUCCIÓN Y EQUIPO TÉCNICO	SE LES PREGUNTARÁ DE SU EXPERIENCIA EN EL TRANSPORTE
24 DE AGOSTO	3:00 PM	TODO EL EQUIPO	SE HACEN SONDEOS DENTRO DEL METROBUS	EQUIPO DE PRODUCCIÓN Y EQUIPO TÉCNICO	SE LES PREGUNTARÁ POR EL SISTEMA DE TRANSPORTE
24 DE AGOSTO	4:30 PM	TODO EL EQUIPO	SE DETIENE EL RODAJE	ES TODO POR ESE DIA.	SE VERIFICA EL MATERIAL Y EL EQUIPO TÉCNICO.
27 DE AGOSTO	10: 00 AM	TODO EL EQUIPO	SE REvisa TODO EL MATERIAL Y SE REPATEN ENTREVEISTAS Y SONDEOS PARA SER TRANSCRITOS.	MATERIAL EN CD O EN PC	COMIENZA SELECCIÓN DE MATERIAL Y OBSERVAR QUÉ ES LO QUE NOS FALLA AL GRABAR

28 DE AGOSTO	10:00 AM	TODO EL EQUIPO	VISITA A ESPECIALISTAS PARA ACORDAR DÍA DE ENTREVISTA	PROYECTO ESCRITO	
28 DE AGOSTO	11:00 AM	TODO EL QUIPO	VISITA AL DIRECTOR DE TESIS PARA MOSTRAR AVANCES.	PROYECTO ESCRITO Y LO QUE SE HA GRABADO	
5 DE SEPTIEMBRE	9:00 AM	TODO EL EQUIPO	AVANCES DE TRABAJO ESCRITO Y TRANSCRIPCIONES	TRABAJO ESCRITO Y TRANSCRIPCIÓN DE LAS ENTREVISTAS Y SONDEOS	SE HACE LA CORRECCION DEL TRABAJO ESCRITO Y SE OBSERVAN LOS AVANCES DE LAS TRANSCRIPCIONES.
6 DE SEPTIEMBRE	10:00 AM	TODO EL EQUIPO	SE REALIZA GUIÓN DE ENTREVISTA PARA ESPECIALISTAS		
6 DE SEPTIEMBRE	11:00 AM	TODO EL EQUIPO	ASESORÍA CON DIRECTOR PARA REVISION DE GUIÓN DE PREGUNTAS PARA ESPECIALISTA		
10 DE SEPTIEMBRE	10:00 AM	TODO EL EQUIPO	PREPARCIÓN DEL EQUIPO TÉCNICO PARA INICIAR DÍA DE RODAJE.	EQUIPO DE PRODUCCIÓN Y TÉCNICO.	VERIFICAR QUE CADA UNO DE LOS APARATOS FUNCIONEN CORRECTAMENTE Y REPASAR EL GUION DE ENTREVISTA.

10 DE SEPTIEMBRE	11:30 AM	TODO EL EQUIPO	SE HACE ENTREVISTA AL PRIMER ESPECIALISTA EN TRANSPORTE EN LA UACM	EQUIPO DE PRODUCCIÓN Y TÉCNICO.	SE HACE EN SU CUBÍCULO. SE GRABARÁ EN LA UACM- SAN LORENZO TEZONCO.
10 DE SEPTIEMBRE	1:00 PM	TODO EL EQUIPO	SE DETIENE EL RODAJE	ES TODO POR ESE DIA.	SE VERIFICA EL MATERIAL Y EL EQUIPO TÉCNICO.
12 DE SEPTIEMBRE	10:00 AM	TODO EL EQUIPO	SE HACEN SONDEOS FUERA DEL METROBUS EN LA ESTACIÓN COYUYA Y SE HACE VISITA A LA BIBLIOTECA VASCONCELOS PARA FUENTES DEL TRABAJO ESCITO.	EQUIPO DE PRODUCCIÓN Y TÉCNICO	
13 DE SEPTIEMBRE	11:00 AM	PAMELA	SCOUTING EN EL RAMAL ZOCALO-ARAGÓN	EQUIPO DE PRODUCCIÓN	VERIFICAR QUE TAN SEGURO ES LLEVAR EL EQUIPO Y BUSCAR QUIEN NOS CONCEDE UNA ENTREVISTA EN SU RECORRIDO.

14 DE SEPTIEMBRE	12:00 AM	PAMELA	INFORMA DE LO SUCEDIDO		
17 DE SEPTIEMBRE	10:00 AM	TODO EL EQUIPO	PREPARACION DEL EQUIPO TÉCNICO PARA INICIAR DIA DE RODAJE.	EQUIPO DE PRODUCCIÓN Y TÉCNICO.	VERIFICAR QUE CADA UNO DE LOS APARATOS FUNCIONEN CORRECTAMENTE. Y REPASAR EL GUION DE ENTREVISTA.
17 DE SEPTIEMBRE	11:30 AM	TODO EL EQUIPO	SE HACE ENTREVISTA AL SEGUNDO ESPECIALISTA EN TRANSPORTE EN LA UACM	EQUIPO DE PRODUCCIÓN Y TÉCNICO.	SE HACE EN SU CUBÍCULO SE GRABARÁ EN LA UACM- SAN LORENZO TEZONCO.
17 DE SEPTIEMBRE	1:00 PM	TODO EL EQUIPO	SE DETIENE EL RODAJE	ES TODO POR ESE DÍA.	SE VERIFICA EL MATERIAL Y EL EQUIPO TÉCNICO.
18 DE SEPTIEMBRE		TODO EL EQUIPO	SE REVISAS EL MATERIAL Y SE REPATEN ENTREVEISTAS PARA SER TRANSCRITAS.	MATERIAL EN CD O EN PC	SELECCIÓN DE MATERIAL Y OBSERVAR QUÉ ES LO QUE NOS FALLA AL GRABAR
24 DE SEPTIEMBRE	10:00 AM	TODO EL EQUIPO	SE TERMINAN TRANSCRIPCIONES	MATERIAL EN CD O EN PC Y TEXTO	
25 DE SEPTIEMBRE Y 26 DE SEPTIEMBRE	10:00 AM	ANAID	SCAUTING EN LAS CALLES DEL CENTRO	EQUIPO DE PRODUCCIÓN	VERIFICAR QUÉ TAN SEGURO ES LLEVAR EL EQUIPO Y BUSCAR QUIÉN NOS CONCEDA

					UNA ENTREVISTA (AMBULANTES O COMERCIANTES AMBULANTES)
27 DE SEPTIEMBRE Y 28 DE SEPTIEMBRE	10:00 AM	LEO	SCOUTING EN LAS CALLES DEL CENTRO	EQUIPO DE PRODUCCIÓN	VERIFICAR QUÉ TAN SEGURO ES LLEVAR EL EQUIPO Y BUSCAR QUIÉN NOS CONCEDE UNA ENTREVISTA (AMBULANTES O COMERCIANTES AMBULANTES)
1 DE OCTUBRE	12:00 AM	ANAID Y LEO	INFORMA DE LO SUCEDIDO		
2 DE OCTUBRE	11:00 AM	TODO EL EQUIPO	INICIA RODAJE DEL DIA	EQUIPO DE PRODUCCIÓN Y TÉCNICO	VERIFICAR EQUIPO Y REVISAR GUIÓN DE ENTREVISTA.
2 DE OCTUBRE	12:00 PM	TODO EL EQUIPO	ENTREVISTA A CHOFER DE MICROBUS	EQUIPO DE PRODUCCIÓN Y TÉCNICO	ESTO SE GRABARÁ EN SU RECORRIDO DIARIO
2 DE OCTUBRE	3:00 PM	TODO EL EQUIPO	SE DETIENE RODAJE	SE TERMINA GRABACIÓN	SE VERIFICA EL MATERIAL Y EL EQUIPO TECNICO
03 DE OCTUBRE	1:00 PM	TODO EL EQUIPO	TOMAS DEL TRANSPORTE EN LA VIDA DIARIA	EQUIPO DE PRODUCCIÓN Y TÉCNICO	TOMAS EN MOVIMIENTO Y FIJAS

05 DE OCTUBRE	10:00 AM	TODO EL EQUIPO	PREPARACION DE EQUIPO TECNICO PARA RECABAR OPINIONES DE AUTOMOVILISTAS. DEL DIA	AUTOMOVILISTAS EQUIPO TÉCNICO.	SE OBTENDRÁN OPINIONES EN EL TRÁFICO.
05 DE OCTUBRE	2:00 PM	TODO EL EQUIPO	SE TERMINA EL RODAJE	EQUIPO DE PRODUCCIÓN A COMER.	TERMINA DÍA DE TRABAJO.
8 DE OCTUBRE	10:00 AM	TODO EL EQUIPO	SE REvisa EL MATERIAL Y SE REPATEN ENTREVISTAS PARA SER TRANSCRITAS.	MATERIAL EN CD O EN PC	SELECCIÓN DE MATERIAL
15 DE OCTUBRE	10:00 AM	TODO EL EQUIPO	SE TERMINAN TRANSCRIPCIONES	MATERIAL EN CD O EN PC Y TEXTO	ENTREGA DE TRANSCRIPCIONES
16 DE OCTUBRE	10:00 AM	TODO EL EQUIPO	SCOUTING DE CALLES DE LA MERCED Y PLATICAS CON ALGUNOS COMERCIANTES PARA ACORDAR CITAS DE ENTREVISTA		VERIFICAR QUÉ TAN SEGURO ES LLEVAR EL EQUIPO
18 DE OCTUBRE	10:00 AM	TODO EL EQUIPO	TOMAS DIVERSAS DE LOS COMERCIANTES Y DE LOS ALREDEDORES DE LA LÍNEA 4 DEL METROBÚS	EQUIPO DE PRODUCCIÓN Y TÉCNICO	

19 DE OCTUBRE	10:00 AM	TODO EL EQUIPO	TOMAS DIVERSAS DE LOS COMERCIANTES Y DE LOS ALREDEDORES DE LA LÍNEA 4 DEL METROBÚS	EQUIPO DE PRODUCCIÓN Y TÉCNICO	
22 DE OCTUBRE	11:00 AM	PAMELA	IR A OFICINA DEL LÍDER DE LA UNION DE COMERCIANTES LEONA-VICARIO	VEHÍCULO	SACAR CITA PARA ENTREVISTA
25 DE OCTUBRE	10:00 AM	TODO EL EQUIPO	REALIZAR ENCUESTAS Y SONDEOS	EQUIPO DE PRODUCCIÓN Y TÉCNICO	EN DISTINTAS PARADAS DE METROBÚS
29 DE OCTUBRE, 30 DE OCTUBRE Y 31 DE OCTUBRE	10:00 AM	TODO EL EQUIPO	PRIMER ACERCAMIENTO CON VECINOS AFECTADOS Y COMERCIANTES ESTABLECIDOS		EN LA CALLE MIGUEL ALEMÁN. SE LES EXPLICA EL PROYECTO Y CÓMO VA A SER LA FILMACIÓN
5 DE NOVIEMBRE	10:00 AM	PAMELA	LLEVAR DOCUMENTACION REQUERIDA POR EL LÍDER PARA LA ENTREVISTA		PROYECTO DEL DOCUMENTAL
7 DE NOVIEMBRE	10:00 AM	TODO EL EQUIPO	ENTREVISTA CON COMERCIANTES	EQUIPO DE PRODUCCIÓN Y	SE LES PREGUNTARÁ SOBRE CÓMO LES

			ESTABLECIDOS DE LA CALLE MIGUEL ALEMÁN	TÉCNICO	AFECTÓ LA CONSTRUCCION DE LA LINEA 4 DEL METROBÚS
8 DE NOVIEMBRE	10:00 AM	TODO EL EQUIPO	ENTREVISTA CON COMERCIANTES ESTABLECIDOS DE LA MERCED	EQUIPO DE PRODUCCIÓN Y TÉCNICO	SE LES PREGUNTARA SOBRE CÓMO LES AFECTO LA CONSTRUCCIÓN DE LA LINEA 4 DEL METROBÚS
12 DE OCTUBRE	10:00 AM	TODO EL EQUIPO	PREPARACION DE EQUIPO TECNICO PARA RECABAR OPINIONES DE AUTOMOVILISTAS.	AUTOMOVILISTAS EQUIPO TÈCNICO.	SE OBTENDRÀN OPINONES EN EL TRÀFICO.
13 DE OCTUBRE	10:00 AM	TODO EL EQUIPO	SE REVISAS EL MATERIAL Y SE REPATEN ENTREVEISTAS PARA SER TRANSCRITAS.	MATERIAL EN CD O EN PC	SELECCIÓN DE MATERIAL
19 DE OCTUBRE	10:00 AM	TODO EL EQUIPO	SE TERMINAN TRANSCRIPCIONES	MATERIAL EN CD O EN PC Y TEXTO	ENTREGA DE TRANSCRIPCIONES
20 DE OCTUBRE	10:00 AM	TODO EL EQUIPO	PREPARCIÓN DEL EQUIPO TÉCNICO PARA INICIAR DIA DE RODAJE.	EQUIPO DE PRODUCCIÓN Y TÉCNICO.	VERIFICAR QUE CADA UNO DE LOS APARATOS FUNCIONEN CORRECTAMENTE. Y REPASAR EL GUIÓN DE ENTREVISTA.

20 DE OCTUBRE	11:30 AM	TODO EL EQUIPO	SE HACE ENTREVISTA AL LÍDER DE LOS COMERCIANTES	EQUIPO DE PRODUCCIÓN Y TÉCNICO.	SE HACE EN SU OFICINA EN LA CALLE DE RODRÍGUEZ PUEBLA # 201
20 DE OCTUBRE	3:00 PM	TODO EL EQUIPO	SE DETIENE EL RODAJE	ES TODO POR ESE DÍA.	SE VERIFICA EL MATERIAL Y EL EQUIPO TECNICO.
21 DE OCTUBRE, 22 DE OCTUBRE Y 23 DE OCTUBRE	11:00 AM A 2:00 PM	TODO EL EQUIPO	SE HACEN RECORRIDOS POR DISTINTAS CALLES DEL CENTRO	EQUIPO DE PRODUCCION Y TÉCNICO.	ESTO CON EL FIN DE ILUSTRAR TODO LO HABLADO, ADEMÁS DE PERMITINOS HACER PREGUNTAS A VARIOS COMERCINATES
26 DE OCTUBRE	10:00 AM	TODO EL EQUIPO	SE REvisa EL MATERIAL Y SE REPATEN ENTREVEISTAS PARA SER TRANSCRITAS.	MATERIAL EN CD O EN PC	SELECCIÓN DE MATERIAL
3 DE DICIEMBRE	10:00 AM	TODO EL EQUIPO	SE TERMINAN TRANSCRIPCIONES	MATERIAL EN CD O EN PC Y TEXTO	ENTREGA DE TRANSCRIPCIONES
6 DE DICIEMBRE	11:00 AM	TODO EL EQUIPO	SE LLEVA MATERIAL AL DIRECTOR DE TESIS		ENTREGA DE AVANCES
10 DE DICIEMBRE		TODO EL EQUIPO	INICIA SEGUNDA FASE DEL DOCUMENTAL (EDICIÓN Y POSPRODUCCIÓN)	EQUIPO DE PRODUCCIÓN Y TÉCNICO	

10 DE DICIEMBRE	9:00 AM	TODO EL EQUIPO	COMIENZA PRIMERA PARTE DE EDICIÓN	MATERIAL EN CD O EN PC Y TEXTO	FRAGMENTACIÓN DE ENTREVISTAS SE HARÁ EN CASA
7 DE ENERO 2013	10:00 AM	TODO EL EQUIPO	LEVANTAMIENTO DE IMÁGENES DE VIALIDADES	EQUIPO DE PRODUCCIÓN Y TÉCNICO.	
9 DE ENERO	11:00 AM	TODO EL EQUIPO	ENTREVISTA CON COMERCIANTES AMBULANTES DE LA CALLE MIGUEL ALEMÁN	EQUIPO DE PRODUCCIÓN Y TÉCNICO	SE LES PREGUNTARÁ SOBRE CÓMO LES AFECTÓ LA CONSTRUCCIÓN DE LA LÍNEA 4 DEL METROBÚS
10 DE ENERO	11:00 AM	TODO EL EQUIPO	ENTREVISTA CON COMERCIANTES AMBULANTES DE LA CALLE MIGUEL ALEMÁN	EQUIPO DE PRODUCCIÓN Y TÉCNICO	SE LES PREGUNTARÁ SOBRE COMO LES AFECTÓ LA CONSTRUCCION DE LA LINEA 4 DEL METROBÚS
14 DE ENERO	11:00 AM	TODO EL EQUIPO	ENTREVISTA CON VECINOS DE LA CALLE MIGUEL ALEMÁN	EQUIPO DE PRODUCCIÓN Y TÉCNICO	SE LES PREGUNTARÁ SOBRE CÓMO LES AFECTÓ LA CONSTRUCCIÓN DE LA LÍNEA 4 DEL METROBÚS
15 DE ENERO	11:00 AM	TODO EL EQUIPO	ENTREVISTA CON VECINOS DE LA CALLE MIGUEL ALEMÁN	EQUIPO DE PRODUCCIÓN Y TÉCNICO	SE LES PREGUNTARÁ SOBRE COMO LES AFECTÓ LA CONSTRUCCIÓN DE LA LÍNEA 4 DEL METROBÚS

16 DE ENERO	10:00 AM	TODO EL EQUIPO	SE REvisa EL MATERIAL Y SE REPATEN ENTREVISTAS PARA SER TRANSCRITAS.	MATERIAL EN CD O EN PC	SELECCIÓN DE MATERIAL
21 DE ENERO	10:00 AM	TODO EL EQUIPO	SE TERMINAN TRANSCRIPCIONES	MATERIAL EN CD O EN PC Y TEXTO	ENTREGA DE TRANSCRIPCIONES
23 DE ENERO Y 24 DE ENERO	11:00 AM	TODO EL EQUIPO	REVISIÓN DEL AVANCE DE LA PRIMERA PARTE DE LA EDICIÓN	MATERIAL EN CD O EN PC Y TEXTO	COMIENZA LA ESTRCUTURA DEL DOCUMENTAL
25 DE ENERO	10:00 AM	TODO EL EQUIPO	INICIA DÍA DE TRABAJO (EDICIÓN)	EQUIPO TÉCNICO	EDICIÓN EN CASA
4 DE FEBRERO	2:00 PM	TODO EL EQUIPO	TERMINA EDICIÓN DE PRIMERA PARTE	EQUIPO DE PRODUCCION.	REVISIÓN DEL MATERIAL.
11 DE FEBRERO	9:00 AM	TODO EL EQUIPO	COMIENZA SEGUNDA PARTE DE EDICIÓN	MATERIAL EN CD O EN PC Y TEXTO	FRAGMENTACIÓN DE ENTREVISTAS SE HARÁ EN CASA
25 DE FEBRERO 26 DE FEBRERO	11:00 AM	TODO EL EQUIPO	REVISIÓN DEL VANCE DE LA SEGUNDA PARTE DE LA EDICIÓN	MATERIAL EN CD O EN PC Y TEXTO	SIGUE LA ESTRCUTURA DEL DOCUMENTAL
11 DE MARZO	2:00 PM	TODO EL EQUIPO	TERMINA EDICIÓN DE LA SEGUNDA PARTE	EQUIPO DE PRODUCCIÓN.	REVISIÓN DEL MATERIAL.
18 DE MARZO	4:00 PM	TODO EL EQUIPO	REVISIÓN FINAL DEL DOCUMENTAL TERMINADO.	DOCUMENTAL TERMINADO.	REVISAR QUE ESTE TODO BIEN, EDITADO, GRABADO E IMPRESO.

---

25 DE MARZO		TODO EL EQUIPO	ENTREGA FINAL DEL DOCUMENTAL AL DIRECTOR	DOCUMENTAL EN FORMATO DVD CON EL NOMBRE DE LOS INTEGRANTES Y LOS DATOS FÍLMICOS.	ENTREGA FINAL.
-------------	--	----------------	--	--	----------------

## 4.17 PRESUPUESTO

La siguiente lista es todo el material que se utilizó en el proyecto:

- 1.- Cámara Canon HD formato SD
- 2.- Cámara Canon (escuela)
- 3.- Cámara Kodak EasyShare Z1012 IS HD
- 4.- Tripie de aluminio profesional
- 5.- Micrófono tipo lavalier
- 6.- Cámara fotográfica Kodak HD
- 7.- Cámara fotográfica Canon (EOS-REBEL-XT)
- 8.- 4 Casetes vírgenes formato mini DV de Sony
- 9.- 30 discos DVD Sony vírgenes
- 10.- Una computadora DELL para vaciado de información
- 11.- Una computadora HP (Pavilion) para vaciado de información
- 12.- Renta de una computadora MAC para edición del documental
- 13.- Un disco duro externo de 500 gigas de Maxtor
- 14.- Asesoría de diseñador gráfico
- 15.- Renta de isla de edición
- 16.- Memoria de 32 gigas
- 17.- Compra de un Plugin (Magicbullets)

NOMBRE DEL PROYECTO:	"LA NUEVA ERA DEL TRANSPORTE PÚBLICO"
PRODUCTORES (A):	ANAID VALADEZ JUÁREZ KAREN PAMELA RODRÍGUEZ MALDONADO LEONARDO VERA MARTÍNEZ
DIRECTOR (A):	ANAID VALADEZ JUÁREZ
FORMATO:	VIDEO DOCUMENTAL (DVD)
TIEMPO DE RODAJE:	SIETE MESES
DURACIÓN:	27 MINUTOS

<b>EQUIPO DE REALIZACIÓN</b>
<b>DIRECTOR (A):</b> ANAID VALADEZ JUÁREZ
<b>PRODUCTORES (A):</b> ANAID VALADEZ JUÁREZ KAREN PAMELA RODRÍGUEZ MALDONADO LEONARDO VERA MARTÍNEZ
<b>ENTREVISTADOS :</b> *CHOFERES DE MICROBUSES *CONCESIONARIO RUTA 1 *OSCAR MECALCO (DELEGADO RUTA 1) *DIRECTIVO METROBÚS *ESPECIALISTAS EN TRANSPORTE URBANO *LIDER DE LA UNION DE COMERCIANTES LEONA-VICARIO *COMERCIANTES AMBULANTES *COMERCIANTES ESTABLECIDOS *USUARIOS DE METROBÚS *CHOFERES DE METROBÚS *AUTOMOVILES PARTICULARES
<b>CAMAROGRAFO:</b> LEONARDO VERA MARTÍNEZ
<b>ASISTENTE DE CAMAROGRAFO:</b> KAREN PAMELA RODRÍGUEZ MALDONADO
<b>OPERADOR DE AUDIO:</b> LEONARDO VERA MARTÍNEZ
<b>EDITORA:</b> KAREN PAMELA RODRÍGUEZ MALDONADO
<b>ENTREVISTADORA:</b> ANAID VALADEZ JUÁREZ

<b>TRANSPORTE Y ALIMENTACIÓN</b>	<b>COSTO</b>
TRANSPORTE PRE-PRODUCCIÓN	\$ 300.00
TRANSPORTE RODAJE	\$ 400.00
GASOLINA	\$1, 000.00
COMIDA DE LOS ENTREVISTADOS	\$ 600.00
COMIDA A LA PRODUCCIÓN	\$1000.00
<b>TOTAL</b>	<b>\$3,300.00</b>

<b>PAPELERIA</b>	<b>COSTO</b>
FOTOCOPIAS PARA EL SONDEO	\$.20 x 100 copias= \$20.00
IMPRESIONES DEL TRABAJO ESCRITO	\$ 400.00
CARTULINAS NEGRAS	\$5.00 x 15= \$75.00
<b>TOTAL</b>	<b>\$495.00</b>

<b>MATERIAL DE GRABACION</b>	<b>COSTO</b>
CAMARA DE VIDEO	PATROCINADO POR LA UACM
LAVALIER Y TRIPE	PATROCINADO POR LA UACM
CAMARA DE VIDEO	\$6000.00
VIDEO CASETES	\$50 x 4= \$200.00
DISCO DURO	\$1.500
30 DISCOS DVD	\$ 5.00x 30 DISCOS= \$150
MEMORIA 32 GIGAS	\$ 400.00
<b>TOTAL</b>	<b>\$ 8.250.00</b>

<b>MATERIAL DE POSTPRODUCCIÓN</b>	<b>COSTO</b>
SALA DE EDICIÓN	PATROCINADO POR UACM Programa de Adobe Premiere
APARATOS PARA BAJAR EL VIDEO	POR LA UACM
COMPRA DE UN PLUGIN PARA CORRECCION DE COLOR (MAGICBULLETS)	\$1, 500.00
ASESORIAS DE DISEÑADOR GRAFICO	6 ASESORIAS x \$300.00= \$1,800.00
RENTA DE COMPUTADORA MAC E ISLA DE EDICIÓN	\$300 x DIA 15 DIAS = \$4, 500.00
OTROS IMPREVISTOS	\$1000.00
ARREGLO DE AUDIO	\$2000.00
<b>TOTAL</b>	<b>\$10, 800.00</b>

**PRESUPUESTO TOTAL \$22, 845.00 PESOS**

# CONCLUSIONES GENERALES

## CONCLUSIONES GENERALES

Después de realizar la investigación bibliográfica, así como la producción del video documental, el resultado fue, sin duda alguna, un producto audiovisual lo más objetivo posible que permitió dar a conocer las diferentes posturas que existen hacia la construcción del Metrobús.

Durante el proceso de investigación y de práctica de campo nos percatamos del sobrepoblamiento de la Ciudad de México y la diversidad del transporte público existente y, por ende, las diversas formas de organización que benefician o, por el contrario, afectan los tiempos y seguridad de los usuarios.

Ante esta situación, y con la intención de mejorar la vida de los ciudadanos, el Gobierno del Distrito Federal buscó alternativas para dar solución a las problemáticas que presentaban; es así, como surge la idea de la implementación de un nuevo e innovador sistema de transporte conocido como “Metrobús”, el cual reorganizó el transporte, favoreciendo el cuidado del medio ambiente y eliminando rutas de microbuses que circulaban por la vías que ahora son recorridas por el Metrobús.

Con la creación de este documental, pudimos obtener información de las inconformidades y beneficios que trajo a los ciudadanos la construcción del Sistema de Transporte Metrobús.

Como todo proyecto nuevo surgieron inconvenientes; por ejemplo, en pensar si realmente el sistema de transporte Metrobús sería la solución efectiva para mejorar las condiciones de la movilidad de los ciudadanos y el ordenamiento del sector transporte en el contexto espacial y organizacional.

El Metrobús es un sistema de transporte novedoso que a nivel mundial ha traído muchas ventajas para las ciudades, pues tiene la característica de tener un

carril confinado que ayuda a evitar el tráfico y, por lo tanto, agiliza la rapidez del transporte; asimismo, ayuda a disminuir los contaminantes, ya que sus unidades cuenta con avances tecnológicos que permiten expulsar menos contaminantes de los que cotidianamente expulsan otros transportes.

En el caso de la Ciudad de México, la implementación del Metrobús fue útil y favorable para disminuir los contaminantes y reorganizar el transporte público del Distrito Federal.

A partir de los sondeos, entrevistas y grabaciones consideramos que el Metrobús es un transporte alternativo muy bueno que benefició a la mayoría de la población, pues agilizó el traslado de sus viajes, el servicio es de mejor calidad, cuenta con sus propias instalaciones que permiten tener más control de las unidades, es más seguro, y en cuanto a contaminación, ayudó a disminuirla.

El sistema de transporte Metrobús es realmente un buen proyecto que mejoró la movilidad de los ciudadanos, pero, por otro lado, también fue un proyecto que generó controversias por la mala planeación, pues no se tomó en cuenta a la ciudadanía para ver si realmente la sociedad estaba de acuerdo con la implementación del Metrobús y, sobre todo, la reducción de un carril de las avenidas principales.

La implementación del Metrobús, hasta hoy en día, ha traído inconformidades para muchos ciudadanos, en primera instancia, para los choferes de microbuses, pues fueron desplazados de sus rutas y de su fuente de trabajo: asimismo, vecinos que están en desacuerdo con la construcción de este transporte novedoso, comerciantes ambulantes y locatarios que fueron desplazados de su área de trabajo, así como usuarios inconformes por el servicio brindado por parte de los operadores y la forma de pago (recargo de tarjetas) del sistema de transporte Metrobús.

Es por ello, que consideramos importante la elaboración de este documental, pues es un medio que busca difundir, explorar e informar, por medio de testimonios, imágenes, audios, etcétera, algún suceso social, además, es un medio de expresión que se basa en un lenguaje cinematográfico y que incluye una extensa investigación de campo. Por estas razones, la elaboración de este corto documental, cumplió satisfactoriamente con sus objetivos, pues permitió mostrar las diferentes opiniones y perspectivas respecto con la implementación del Sistema de Transporte Metrobús.

La realización de este documental fue un trabajo arduo y enriquecedor, ya que nos permitió conocer las diversas vivencias de las personas, lo cual requirió que, como responsables del documental, pusiéramos en práctica no solo conocimientos teóricos y técnicos sino también habilidades para lograr entablar conversaciones cómodas y honestas con las personas que vivieron, de una u otra manera la construcción del sistema de transporte Metrobús.

La elección de este tema fue muy importante tanto en nuestras vidas como en las vidas de aquellas personas que tenían algo que decir y comunicar a la sociedad, que, por diversas razones, no habían sido escuchadas por algún medio de comunicación, y tuvieron la oportunidad para expresar su sentir sobre el Sistema de Transporte Metrobús.

A través de la producción de este documental, conocimos también la otra cara de un problema social, pues se podría pensar que la implementación de este sistema de transporte Metrobús sólo benefició a la comunidad, sin embargo, hubo personas que fueron afectadas por su construcción.

Como equipo de trabajo, fue muy satisfactorio la elaboración de este documental, pues fue un tema que provocaba diferencias entre nosotros, ya que, al conocer personas que alababan el sistema de transporte Metrobús, creíamos que era lo máximo y, al mismo tiempo, escuchábamos también críticas fuertes

hacia él, lo cual nos causó intriga y curiosidad por conocer a fondo las ventajas y desventajas de este transporte y así lograr entender las posturas de ambas partes de nuestra sociedad.

Finalmente, consideramos que el Sistema de Transporte Metrobús, es un buen proyecto para la ciudad, pues, como se vio en el documental, tiene muchas ventajas para la población (instalaciones, organización), sin embargo, no se ha logrado que sea un transporte disuasorio, es decir, que la gente deje su automóvil para irse en el Metrobús, o que la gente esté de acuerdo con la implementación de éste; el problema es que no se tomó en cuenta a las personas y mucho menos se involucraron en la toma de decisiones; además nunca se explicó completamente a la población cómo sería el proyecto de la implementación del Sistema de Transporte Metrobús.

Asimismo, este documental lo hicimos pensando, en que pueda difundirse en diferentes espacios, como en escuelas, casas de cultura, pues creemos importante mostrar esta situación que vive la Ciudad de México, por lo menos para que la gente esté consciente de las diferentes afectaciones que puede ocasionar la implementación de otros proyectos.

En conclusión, el trabajo de este documental, más allá de ser requisito de titulación, fue una práctica, donde se pusieron a prueba las herramientas que, finalmente, utilizaremos al dedicarnos a la producción audiovisual. Aquí, nos enfrentamos a diversos retos, tanto personales como académicos, pues se nos presentaron situaciones de las que nunca habíamos tenido experiencia, y que logramos resolver lo mejor posible y asertivamente. Además de nuestras habilidades, también invertimos emociones, tiempo, dinero y esfuerzo, que no pesan, pues son pagados con la satisfacción de saber que la gente conocerá esta situación por medio de nuestro documental, que además marca el final de una etapa de formación universitaria y da inicio a una vida profesional de éxito.

# CONCLUSIONES INDIVIDUALES

**DIRECCIÓN, GUIÓN  
Y MUSICALIZACIÓN  
ANAID VALADEZ  
JUÁREZ**

## CONCLUSIONES

Después de un año de trabajo e investigación quedó constituido mi proyecto que va más allá de un producto audiovisual, pues aquí conocí una mezcla de emociones que se viven de tras de un documental y que, finalmente, quedó plasmado en un corto documental.

Dentro de este proceso, tuve que asumir varias funciones, entre ellas, ser guionista, encargada de la realización del guión y escaleta del corto documental.

Se puede pensar que la elaboración de un guión no es necesario para la realización de un documental, ya que éste muestra una perspectiva de un suceso social basado, en testimonios, imágenes, audios, etcétera, por lo que la elaboración de un guión para un documental podría ser un limitante para mostrar verdaderamente la realidad de un suceso; sin embargo, me di cuenta, durante el proceso del corto documental, que el guión y la escaleta son básicos en un documental, ya que son una herramienta que permiten visualizar, en primera instancia, como será la narrativa del documental, convirtiéndose en una maqueta del producto audiovisual. Además, es importante mencionar que la elaboración del guión y la escaleta acceden a tener más claro el objetivo o idea central de lo que realmente se quiere mostrar, porque, de lo contrario, puede ser arriesgado grabar sin tener una maqueta o guía de lo que se quiere mostrar.

La elaboración del guión fue un proceso largo y, en algún momento, complicado, ya que se fue desarrollando en todas las etapas del documental, es decir, en la pre-producción, producción y post-producción (edición y montaje). Cada etapa fue importante, dado que cada una me permitió ir recreando el guión, y con ello, a prender hacer más sensible y observadora, porque, como guionista, tienes que estar al pendiente de todo lo que pasa alrededor y tener la habilidad de detectar las cosas importantes que de manera imprevista aparecen en el escenario: esto permite dar una mejor narrativa al documento.

Es importante aclarar, que el guión tuvo la característica de ser abierto, es decir, que durante el proceso del documental se fue modificando y transformando al paso que se iba haciendo la investigación, la grabación y el montaje.

Además, siempre se hizo hincapié a la producción de que el guión solo sería una guía y no tendría que seguirse al pie de la letra, porque, como guionista, comprendí que lo más enriquecedor de un documental es cuando te enfrentas con situaciones o testimonios totalmente distintos a los que como escritor pensabas.

El primer acercamiento como guionista fue el hallar una idea o tema que abordara una problemática social y que llamara la atención tanto a mí como al resto del equipo de producción; esta etapa fue importante, porque, como guionista, tomé nota de las diferentes posturas que cada integrante tenía sobre el tema de la construcción del Sistema de Transporte Metrobús en el Distrito Federal que sirvieron, posteriormente, para empezar a visualizar cómo sería la trama del documental.

Otro de los puntos claves que enfrenté como guionista, fue la elaboración de la sinopsis, la cual, desde mi experiencia, fue fundamental para el documental, ya que permitió concretar, brevemente, la idea que presentamos en el audiovisual, así como visualizar algunos elementos como la ejecución del presupuesto, la complejidad del tema, etcétera, que ayudarían a toda la producción.

Es por ello, que el guionista es una de las piezas claves para la producción de un documental, porque es el primero que se aventura a visualizar cómo podría ser la temática; por lo tanto, el trabajo de un guionista es complicado y difícil, ya que el escritor se tiene que convertir en un especialista del tema elegido.

Como guionista, hubo que adentrarse más a la investigación, conocer todos los pormenores del tema, aprender a observar mi entorno, escuchar y a entender

las diferentes posturas de las personas, porque, como guionista se debe pasar por un proceso de retroalimentación en todo momento, desde el proceso de la indagación hasta cuando se conocen a las personas y pláticas con ellos.

La labor de un guionista siempre es estar recreando, imaginando, visualizando la temática de la historia del documental; es un trabajo de observación y creatividad que servirá de guía para toda la producción (rodaje y montaje del documental).

Desarrollando la función de guionista, aprendí que no se puede ser cerrada y creer que lo que uno hace o escribe es la verdad absoluta; lo rico de ser guionista, es darse cuenta que la realidad es complicada y, a veces, transforma todo lo que tú habías planeado o pensado sobre ese asunto. Por eso, la labor de un guionista es difícil y más en un documental, porque siempre se están reacomodando situaciones, personajes, escenarios y demás elementos que, como guionista, no había previsto y que permitieron ser lo más objetiva posible del tema.

Otras de las cosas que me di cuenta, es que el guión es fundamental para cualquier producción, porque, a partir de la experiencia en este documental, me percaté de que, en realidad, el guión no sólo es una idea por escrito, sino que es la base que acompaña en las grabaciones para marcar una guía de lo que se requiere visualmente para el documental, obviamente, sin forzar la realidad que se presenta.

Es importante hacer hincapié que, como guionista, se pasa por diferentes etapas de pre-guiones, en mi caso, al tener ya el material grabado (entrevistas transcritas y anotaciones importantes realizadas durante el rodaje) se fue modificando el guión, con la finalidad de darle una narrativa a la historia, en base a los testimonios reales de las personas y entregarlo al editor.<sup>66</sup>

---

<sup>66</sup> Ver anexo 4 y guion del documental de la carpeta de producción.

Realmente, el trabajo de un guionista termina en la isla de edición, porque ahí es donde se ponen en juego elementos visuales que permiten dar ritmo y continuidad al documental, aspectos relacionados con el montaje; por lo tanto, el guión es una maqueta o base indispensable para el editor, porque será su guía para poder dar una secuencia lógica y narrativa al documental.

Desde mi experiencia, la elaboración tanto del guión como la escaleta son elementales para la realización de un documental dado que sirve como guía u orientación en la producción y post-producción del documental, además de que el periodo de trabajo de un guión es de siete meses o más; por lo tanto, es un trabajo arduo y constante que desarrolle satisfactoriamente en el proceso de la realización del documental.

*Parte del gran valor del guión en el cine documental consiste en el simple hecho de que, ya sea en la pre o postproducción, el escritor tiene que ayudar a adecuar y estructurar al espectador la experiencia de vida (la investigación) que nos mostrará un documental.<sup>67</sup>*

Otras de las funciones que desarrollé durante el proceso de la elaboración del documental, fue su dirección que, desde mi punto de vista, es una las funciones más importantes para la realización de un producto audiovisual, dado que es el responsable de la filmación y de organizar el proceso creativo toda la producción.

Durante la grabación del documental, aprendí que dirigirlo es un trabajo difícil, pues exige mucha responsabilidad por parte del realizador, dado que el director debe tener un conocimiento previo del lenguaje cinematográfico, del discurso y aspectos técnicos como: los encuadres, los escenarios, etc., pues el director es el responsable de que las grabaciones se lleven adecuadamente.

---

<sup>67</sup> Carlos Mendoza, *El guión para cine documental*, UNAM, 2010, fecha de consulta: 24 de febrero de 2013. (<http://www.cultura.unam.mx/index.html?tp=articulo&id=2798&ac=mostrar&Itemid=&ct=375&titulo=c%F3mo-escribir-un-documental-el-gui%F3n-para-cine-documental-de-carlos-mendoza&espCult=cuec>).

Es importante mencionar, que, a pesar de que dirigí el documental, siempre hubo mucha participación por parte del resto del equipo, pues el objetivo como realizadora era que cada uno asumiera su función. Por lo tanto, en vez de jugar el rol de dar solo indicaciones al equipo de producción, pretendí dar sugerencias de cómo se podría hacerse, siempre respetando la función, opiniones y creatividad de los compañeros.

Mi función como realizadora no sólo se centró en organizar al equipo de producción, sino fue más allá y eso lo aprendí en el proceso del documental. Al estar a cargo de la dirección, tuve que adentrarme más en el tema del lenguaje y técnica cinematográfica como: la fotografía, tipos de encuadres de cámara, los planos que existen, la edición todo esto con la finalidad de poder dar opiniones acertadas y sobre todo poder darle al documental una narrativa discursiva, dado que la dirección es el punto central de toda producción cinematográfica, siempre está presente en todo el proceso de la producción (pre-producción, producción y post-producción).

Otro de los procesos importantes como realizadora, fue la búsqueda de los personas para el documental, que, desde mi punto de vista, fue el momento más enriquecedor para toda producción, ya que no sólo fue el hecho de localizarlos, sino el poder acercarnos a dialogar con ellos y, sobre todo, persuadir y convencerlos. Aquí me di cuenta que, gracias a las competencias y habilidades que he forjado a lo largo de mi preparación como comunicóloga, pude entablar relaciones con las diversas personas que participaron en este documental, ya que es necesario aprender a escuchar y ver más allá de lo que quiero y obtener una realidad que pudiera ser plasmada y presentada en este producto final.

Durante el rodaje, la dirección jugó un papel muy importante, pues, como realizadora, tenía una idea de cómo se llevaría a cabo la grabación, por lo que puede dar indicaciones al camarógrafo de algunas tomas que serían interesantes,

mostrarlas en el documental, así como algunas sugerencias a los entrevistados. Por ejemplo, que la entrevista se llevará a cabo en su área de trabajo, de pie, sentados, etc. esto con la finalidad de darle más ritmo a nuestro documental.

La función de dirección es fundamental en un documental; considero que cumplí favorablemente esta labor, ya que se puede trabajar en armonía con todo el equipo de producción y, lo más importante, es que cada uno de los integrantes del documental trabajara a gusto y realizara sus funciones que redundara en un trabajo de equipo armónico y organizado.

Llevar a cabo la función de dirección permitió, por un lado, conocer y vivir lo que hace un director, una labor de mucha responsabilidad, ya que el director tiene un compromiso importante dentro de la producción, dado que es el responsable de organizar a toda la producción; asimismo, puse en práctica mis conocimientos aunque siempre hay algo nuevo que aprender. Es una labor de mucha responsabilidad, además de que considero que al haber estado a cargo tanto de la dirección como del guión tuve mayor facilidad de organizar las ideas; igualmente, al estar a cargo de las éstas dos funciones (guión y dirección), facilitó y enriqueció el trabajo, logrando así la obtención de un producto de calidad: “La nueva era del transporte público.”

Dentro de la post-producción, profundicé en la función de musicalizador, el cual es una de las funciones que permite contextualizar, dinamizar y dar ritmo al documental, ya que la música, hoy en día, es considerada como elemento primordial de cualquier medio audiovisual.

La música fue fundamental para el documental, pues permitió enriquecer la historia y, sobre todo, darle un ritmo más ágil y dinámico al audiovisual.

Mi función como musicalizadora se centró en la búsqueda de temas que fueran pertinentes para el producto visual; es importante mencionar, que, al ir

buscando las canciones, a veces hubo inconvenientes para obtener algunas dado que tenían derechos de autor. Esto limitó un poco la selección de la música utilizada en el documental.

La música jugó un papel muy importante, por un lado, permitió acentuar atmósferas, ambientar las escenas, dar ritmo al documental y, por el otro, ayudó a dar continuidad y coherencia a los cambios de las escenas, así como a desarrollar más la narrativa del documental, así como fluidez en las imágenes.

En este proceso me di cuenta que la música es una pieza fundamental en las producciones cinematográficas, ya que es el medio por el cual se pueden resaltar circunstancias, pensamientos e ideas que van a conmover la sensibilidad del individuo y que, además, ayudan a involucrar emocionalmente al espectador con lo que se está mostrando.

La música, a pesar de ser un elemento de la post-producción (edición y montaje), se convierte, desde mi punto de vista, en un personaje más de la historia, pues aparece continuamente y da una emoción a la imagen que se observa.

Escoger la música para un documental es un proceso que requiere de tiempo y dedicación, ya que, a la hora del montaje, es muy importante tener en cuenta que la música es un elemento primordial que va a permitir que el audiovisual tenga ritmo y sea más atractivo para el espectador. Asimismo, acoplar la música con las imágenes demanda una capacidad muy especial por parte del realizador, pues se tiene que pensar, en primera instancia, qué canción o melodía se va utilizar y, posteriormente, en qué momentos del documental son pertinentes colocarla. Esto dependerá, en gran parte, de la finalidad o intención que tenga el director con el audiovisual.

Por ejemplo, en el documental se utilizó la música en fragmentos donde habían imágenes que no contaban con audio, al presentar gráficos (periódicos) con la finalidad de dar ritmo y agilidad al documental, así como para resaltar el clímax de una escena, contextualizar y dar ritmo al audiovisual.

La música es fundamental para cualquier producción audiovisual, pues es el elemento que puede provocar una respuesta emocional por parte del espectador; en mi caso, permitió darle ese toque de atracción visual y auditiva, porque, al colocar la música durante el montaje del documental, se logró darle ritmo y fluidez a la imágenes y, al mismo tiempo, atraer la atención del espectador al tener una variedad de música.

Desde mi experiencia, puedo afirmar que sin música el documental no causaría el mismo impacto para el espectador, porque la música comunica elementos como tristeza, alegría, miedo, etcétera, que facilitan la atención del espectador y permiten involucrar sus sentimientos.

Finalmente, la elaboración del documental *La nueva era del transporte público* fue un proceso de investigación arduo y enriquecedor, pues su realización llevó muchos meses de trabajo, dado que un audiovisual requiere de tiempo, ya que pasa por diferentes etapas (investigación, pre-producción, producción y post-producción).

La elaboración de este producto comunicativo permitió aprender a trabajar en equipo, a poner en práctica las habilidades que he forjado durante la carrera de Comunicación y Cultura como aprender a escuchar a las personas, a utilizar metodologías de investigación, ser creativa y, sobre todo, a involucrarme en problemáticas sociales de la ciudad.

Valoro la importancia del trabajo en equipo, porque el proceso de un documental es largo y complejo (recordemos que el documental muestra entre

otros los testimonios de las personas). Durante el momento del rodaje entran funciones como el camarógrafo, el fotógrafo, el encargo del audio e iluminación, el director, el entrevistador etc. y una persona o dos no lo pueden realizar al mismo tiempo; se necesita del trabajo de varias personas que se encarguen de una actividad en específico para que, de esta manera, el resultado sea productivo y exitoso. Claramente podemos notarlo al ver documentales exitosos como: *En el Hoyo*, *De Nadie*, *Los ladrones viejos*, entre otros.

Además del equipo de trabajo humano, cada función que teníamos fue importante para el documental, ya que, dependiendo de las funciones asignadas, nuestras actitudes debían de cambiar para poder ejecutar las acciones que exigía cada función, dependiendo de su tiempo y la jerarquía correspondiente; esto permitió tener un mayor acercamiento a la realidad que nos enfrentaremos en el campo laboral, pues al tener una función en específico, debíamos investigar y profundizar en que nos correspondía realizar.

Gracias a este producto, pude experimentar las funciones y la responsabilidad de ser encargada de diferentes funciones como: guionista, realizadora, musicalizadora y entrevistadora. Estos roles fueron muy importantes en esta producción, logrando así acercarme un poco a la realidad del campo laboral de un documentalista, que, al final del día, serán útiles para desempeñarme en el área profesional que anhelo.

Al concluir el producto comunicativo siento una gran satisfacción de ver que la dedicación, el tiempo, la mezcla de emociones, discusiones de ideas y resoluciones de problemas; finalmente, valieron la pena y me hicieron crecer no sólo académicamente, sino también en mi persona. Aprendí que el trabajo de equipo que hay detrás de una producción existe una convivencia como una familia y se organiza para el bienestar de un deseo en común. El documental más allá de ser un requisito de titulación, es una manera de dar voz a las personas de nuestra ciudad, las cuales están presentes en este documental.

Es por ello, que este documental forma parte de mi vida y marca el inicio de una etapa profesional que estoy dispuesta a construir día a día, respetando y agradeciendo lo mucho que me brindó la UACM *Universidad Autónoma de la Ciudad de México*, “Nada humano me es ajeno” y la realización de este documental *La nueva era del transporte público*.

**DIRECCIÓN DE ARTE,  
GRABACIÓN Y  
FOTOGRAFÍA  
LEONARDO VERA  
MARTÍNEZ**

## CONCLUSIONES

La producción documental en México, en los últimos años, ha crecido de forma interesante y contundente; la facilidad con la que se ha atendido, explotado y mejorado este género ha sido apreciablemente impecable, pues se le ha dado un espacio significativo en el ámbito cinematográfico.

Por ejemplo, en los Festivales de Cine de Guadalajara y de Morelia se premia este género con el propósito de darle mayor estímulo; la Universidad Nacional Autónoma de México lo hace en el mismo sentido con el Festival Internacional de Cine (FICUNAM); hay que considerar también el festival *Voces Contra el Silencio* que se centra en reunir y presentar documentales de índole social o el Festival Internacional de Cine Documental de la Ciudad de México (DOCSDF) que promueve la producción de cine documental.

Con lo anterior, se aprecia que el documental se realiza, no sólo como otra forma o género del cine, sino, también, para mostrar algunos sucesos importantes de la realidad, como un constructo cultural en aras de hacer cine por una razón más humana, con el fin de exponer temáticas poco conocidas o de manifestar de forma audiovisual ciertos ámbitos de la cotidianidad o algunos rasgos culturales de un objetivo en particular, en ocasiones con toda la objetividad posible y, en algunas otras, con tintes de crítica y emancipación social.

Por ende, la calidad con la que se dirige y se produce el cine documental en nuestro país es evidente; el prestigio y reconocimiento de documentalistas mexicanos como Juan Carlos Rulfo (Los que se quedan, 2008, De panzazo, 2011), Pedro Ultreras (La bestia, 2010), Everardo González (La canción del pulque, 2003, Los ladrones viejos, 2007); los mismos José Rovirosa y Carlos Mendoza, iconos emblemáticos del cine documental en nuestro país, así lo demuestran. En este sentido, y con la idea de seguir una línea lógica con la licenciatura y con el contexto brevemente explicado, se gesta este trabajo.

Asimismo, la producción de este documental, como vehículo para la obtención del título profesional, fue, en primera instancia, a partir del gusto por la producción cinematográfica, con todo lo que en ello involucra; la preproducción, que consiste en la planeación, la investigación, la búsqueda de fuentes fiables y significativas, el diseño y trazo en papel de lo que será el producto audiovisual. La producción, por su parte, consiste en el trabajo de campo, la grabación en las distintas “locaciones” con todo y su grado de dificultad; la elaboración de entrevistas, la recolección del material en video. Y, finalmente, la postproducción, que es la edición y montaje del material existente.

Por otro lado, el interés en adentrarse en el mundo del trabajo profesional real, es decir, experimentar, de un modo cercano y serio, la forma en que funciona un equipo de trabajo a la hora de realizar una producción de rasgos cinematográficos, fue también una motivación para realizar este trabajo. Además, un producto comunicativo tiene ciertas cualidades que, de manera personal, es más atractivo a la hora de la realización y de la presentación o exposición; en primer lugar esta la forma: un video documental, por su condición audiovisual, tiene mayor recepción y un consumo más accesible y “digerible”.

Y, en segundo lugar, por el contexto cultural y social actual, que evidencia la falta de interés hacia la lectura —por las distintas razones existentes claro está; como el lamentable sistema educativo del país, las condiciones económicas y políticas, por ejemplo—, y la preferencia por la utilización de productos audiovisuales, en tal lógica, la realización de un producto comunicativo parece más viable y asequible para algunos de los objetivos que se persiguen; la exposición y reproducción.

Es evidente que hacer cine no es sencillo y la necesidad de un equipo de trabajo es inobjetable, para la realización de este documental, y cualquier otro. El equipo de trabajo estuvo conformado por tres integrantes —después de una larga y angustiante disputa administrativa con el fin de justificarlo, por supuesto — con sus respectivos roles y trabajando de manera equitativa. Particularmente, estuve a

cargo de la Dirección de Arte, de la Grabación y la Fotografía de este producto comunicativo.

La Dirección de Arte es una labor primordial que abarca medios de comunicación y de expresión como la publicidad, la prensa y el cine, entre otros. Ésta es responsable de la elección y categorización de colores y de formas, es decir, de la composición estética del producto en función de los fines y objetivos requeridos. El encargado de esta área debe tener conocimientos en semiótica, en narración gráfica y fotográfica, con el fin de no solo de transmitir sino comunicar.

Por lo tanto, fungir como Director de Arte fue una tarea complicada; en primer lugar, la selección de “las locaciones” para la grabación, con el fin de tener un fondo idóneo para la temática del video, por ejemplo; algunos choferes del Metrobús aparecen con un fondo rojo elegido por las características visuales de dicho sistema de transporte, con el objetivo de darle coherencia no solo en la construcción temática sino, también, en la formación visual y estética, de tal manera que un color tenga una relación y justificación en este trabajo.

Por otro lado, a la hora del montaje, mis opiniones eran escuchadas y atendidas, pues la elección de algún color como el de los periódicos que aparecen en el video fue en función de la fuerza, de mostrar dinamismo y energía al momento de transmitir el mensaje. Algunos cambios de color en ciertas tomas fueron con un propósito anticipado, y no por mera casualidad, como el de recalcar o hacer hincapié en ciertos aspectos del trabajo audiovisual.

En fin, la Dirección de Arte es un trabajo fundamental, pues de éste depende la forma, el “cómo” del mensaje, y, en ese sentido, la fuerza de las imágenes, la dirección de la información y respuesta de los receptores es distinta en función de cómo se comporte el comunicólogo para emplear los colores, la fotografía, los propios ángulos y las formas que se utilicen en un producto comunicativo.

En cuanto a la Grabación, básicamente, consiste en captar el material fílmico del producto comunicativo, sin embargo, existe una parte compleja a la

hora de realizar esta tarea, puesto que hay diversos estilos y una gama de ángulos y enfoques desde donde se puede o no filmar, además la “limpieza” en el lugar con respecto al sonido es una necesidad imperante, por lo cual es recomendable que el encargado de esta labor tenga experiencia, visión y perspectiva para hacer que las tomas sean útiles y “manipulables” para la edición y montaje del trabajo audiovisual.

Existen cuestiones muy importantes que deben tomarse en cuenta a la hora de grabar; la luz es un aspecto imprescindible en la grabación, pues de esta depende mucho de la calidad de las tomas –además, por supuesto, de seguir los consejos del director de fotografía, del cual hablaremos más adelante–. Una producción audiovisual tendría su propio equipo de iluminación, sin embargo, en nuestro caso, con lo más que se contaba era con la manipulación del balance de blancos de las cámaras, por lo cual la necesidad de aprovechar la luz natural, además de hacer una selección (siempre que fuera posible) viable de las locaciones, eran nuestras principales herramientas para conseguir grabaciones con las condiciones de luz lo más adecuadas posible.

En este proyecto audiovisual queríamos utilizar *time-lapse* para darle mayor ritmo y más fluidez en la parte visual, sin embargo, los intentos por hacer esta técnica cinematográfica, no resultaron alentadores, por razones del equipo técnico. No obstante, se realizaron algunas tomas bastante interesantes con una cámara *Gopro* –que prácticamente se puede poner donde sea– y las cuales nos sirvieron para dar una apariencia distinta y mayor dinamismo en algunas imágenes.

Asimismo, el audio es otro elemento que no se puede excluir, principalmente en los documentales donde la existencia de testimonios y opiniones son fundamentales. Así, para conseguir que el audio fuera lo más limpio posible se utilizó el micrófono *lavalier*, principalmente, en las entrevistas y testimonios. No obstante, esto se hacía, generalmente, en los lugares de trabajo de los colaboradores, en la calle o en el transporte público, por ejemplo. Así que la constante batalla contra los ruidos de los automóviles y del “gentío” fue algo con

lo que, sinceramente, no siempre se puede salir triunfando. Además de que, y hay que decirlo, la inexperiencia nos hizo pasar malos ratos; por ejemplo, en algunas grabaciones no se revisó ni probó el micrófono *lavalier*, y a la hora de revisar el material, se observó que el micrófono ya no tenía suficiente batería y el audio era muy malo. En algunos casos, se pudo repetir la entrevista, en otros no.

En este sentido, se observa, se aprende, se adquiere experiencia con el fin de desarrollar destreza y perspicacia frente a lo que podría ser tu trabajo, tu profesión. En fin, se adquieren habilidades para solucionar problemas con los cuales se enfrentan los profesionales en este ámbito de la producción cinematográfica.

La Dirección de Fotografía, al contrario de lo que se cree habitualmente, se encarga de aspectos técnicos como la luz, el color y la textura. En un trabajo filmico, el director de fotografía es el encargado de seleccionar los tonos de luz en las tomas. El equipo de iluminación es su principal herramienta, la astucia y experiencia sus principales aliados.

Ser Director de Fotografía es una tarea muy interesante pero también es una responsabilidad bastante ardua y que requiere de mucho trabajo, pues se necesita de experiencia y de ciertas habilidades para grabar en contra de lo de inesperado, como un día nublado, por ejemplo. Además, la fotografía hace un trabajo audiovisual más rico en colores y sensaciones; se puede lograr que las escenas se vean más vívidas, alegres o, en contraste, generar tristeza o desconcierto.

En este trabajo audiovisual no se contaba con el equipo de iluminación necesario por lo cual el procedimiento era grabar donde la luz del sol nos beneficiara; no nos quemara u oscureciera las tomas, esto tanto en exteriores como en interiores. Hubo un día en el cual tuvimos que recurrir a abrir todas las cortinas de la casa de nuestro entrevistado y mover algunos muebles con el fin de situarlo en un lugar que le diera la suficiente luz y tomarlo en un interior y con día nublado.

Se puede observar que estos tres cargos (Dirección de Arte, Grabación y Fotografía), aunque funcionan de manera propia e individual, también trabajan de forma paralela. Además, la Dirección de Arte, la Grabación y la Fotografía están intrínsecamente relacionadas, pues lo que tratan de hacer es que la imagen sea un constructo visual interesante, atractivo y comunicable y, para que esto sea un objetivo alcanzable, la estrecha vinculación entre estos tres elementos es innegable.

Así, es evidente que, aunque el equipo estuvo realizando diferentes roles, distintas funciones y con variadas responsabilidades, a lo largo de este trabajo nos dimos cuenta que para que un proyecto se realice, en tiempo y forma, es necesaria la comunicación, la confianza, la participación, la autocrítica y, por supuesto, la tolerancia entre los miembros del equipo.

**PRODUCCIÓN,  
EDICIÓN, AUDIO E  
ILUMINACIÓN  
KAREN PAMELA  
RODRÍGUEZ  
MALDONADO**

## CONCLUSIONES

Dentro de la producción cinematográfica podemos identificar diferentes géneros, uno de los más importantes y sobresalientes, hoy en día, es el género documental, el cual se desarrolla a través de la investigación de contenidos ya sea científicos, educativos o históricos. El género documental “es la expresión de un aspecto de la realidad, mostrada en forma audiovisual. La organización y estructura de imágenes y sonidos (textos y entrevistas), según el punto de vista del autor, determina el tipo de documental”<sup>68</sup>, es decir, Este género permite mostrar un problema social a través de la estructuración de imágenes y sonidos. El documental es un género muy importante en nuestro país, pues ha sido uno de los mejores medios por los cuales se ha dado a conocer en distintos países.

El documental debe pasar por tres etapas, la pre-producción, la producción y la pos-producción; estas etapas son básicas para obtener un buen filme al igual que permiten construir poco a poco la historia. Dentro del documental no es necesario un guión; en caso de ir, este puede modificarse o en su caso improvisar, sin perder el objetivo del proyecto y, por supuesto, consultado y aceptado tanto por el director como por el productor del filme.

Dentro del documental existen funciones básicas para su realización, las del Productor, Director, Guionista, Editor, director de fotografía, director de arte, etc., así como la repartición de responsabilidades de cada uno de ellos. Este proceso es de suma importancia dentro de un proyecto, ya que una vez establecidas las funciones y las responsabilidades de cada uno se evitan conflictos que puedan llegar a interrumpir la filmación ya sea temporal o definitiva.

---

<sup>68</sup> En Wikipedia. “Documental”. Fecha de consulta 15 de Marzo de 2013, (<http://es.wikipedia.org/wiki/Documental>).

Por lo tanto, mis funciones dentro de este proyecto fueron en cuatro áreas: Producción, Edición, Audio e Iluminación.

Muchas veces se dice que el trabajo de un productor es muy sencillo pues desconocen totalmente las distintas labores que desempeña dentro del documental, pues casi siempre que se habla de un productor se asocia a lo ejecutivo; se le conoce como la persona que pone o cuida el dinero, es decir, al inversionista o al que planea el proyecto, el cual solo se concreta a dar un “sí” o un “no” detrás de un escritorio.

Sin embargo, el trabajo de un productor es una tarea ardua, pues, además de ser el encargado de administrar los recursos económicos, también tiene la tarea de supervisar el, día a día, de las grabaciones, así como mantener las relaciones humanas en equilibrio, es decir, el productor debe tener mucha comunicación con el grupo para que el respeto entre ellos sea lo primordial. El productor al estar en contacto con cada uno de los departamentos, le permite conocer las dificultades de cada grupo y, con ello, dar solución a problemas que puedan retrasar el plan de trabajo.

El productor “es el responsable de organizar los recursos económicos, técnicos y humanos los cuales sean necesarios para llevar adelante el proyecto audiovisual”<sup>69</sup>. El productor es, prácticamente, el que supervisa que todo se lleve a cabo con el dinero necesario.

En algunos casos, existen tres niveles de producción que son el nivel empresarial, el nivel gerencial y el nivel operativo. Durante este proceso como productora realice las tareas que se dividen en estos tres niveles, por lo que puedo decir que no es tarea fácil, ya que la responsabilidad es muy grande.

---

<sup>69</sup> Kamin Bebe, Introducción a la Producción Cinematográfica: Presupuesto- Plan Financiero. Ed. Centro de Investigación Cinematográfica, Buenos Aires, 1999, p. 35.

Fui la encargada de que el plan de trabajo se cumpliera a cabalidad y no se retrasaran las grabaciones. En una ocasión, se nos juntaron dos entrevistas; tuve que hacer la logística y dividir al grupo para que estuviéramos en los dos lugares y así no perder ninguna de las dos citas. La organización no sólo se refiere a dar instrucciones sino también tener todos los permisos y papeles necesarios para la realización del documental, por lo que tuve que visitar a todos los entrevistados como lo fueron choferes, comerciantes, líderes, especialistas y directivo del Metrobús, para explicarles el proyecto y nos pudieran conceder una entrevista. Reuní todos los requisitos que se piden para la autorización de la entrevista como lo fue en el Metrobús, visité constantemente al director para darle a conocer los avances del proyecto y realice el scouting de cada una de las locaciones, por lo que el traslado de un lugar a otro requiere de tiempo, dinero y mucha paciencia y amabilidad, pues los trámites burocráticos lo exigen.

Por otro lado, llevé el control de los recursos económicos que se tenían contemplados para el proyecto. Esta función requiere de mucha organización y responsabilidad ya que es quien hace rendir el dinero sin obstaculizar el desarrollo del proyecto. Los principales gastos que se generaron fue la compra de una cámara CanonHD con un valor de \$6,000 pesos, la renta de una computadora Mac para la edición de \$1,000 pesos a la semana; la compra de un plug-in llamado Jaksta de \$1,500 pesos y el pago de cuatro asesorías para el diseño del documental \$1,500 pesos, sin restarle importancia a comidas y transporte del equipo. En este caso, era yo quien decidía si se compraba o no, o si se tenía el dinero suficiente en base a lo ya gastado para adquirir algún aditamento, pues la cámara no es profesional por que el presupuesto no alcanzaba para una mejor. Se consiguió una cámara que, aunque no tuviera tantas funciones, nos permitiera obtener imágenes de buena calidad y alta resolución. Como productora, fui la encargada de todo lo administrativo, lo operativo y lo financiero.

En muchos casos, el director y el productor tienen la virtud de tomar las decisiones del proyecto, por lo que, en algún momento, esta responsabilidad hace

que entren un poco en conflicto, ya que, el director es quien hace la película pero el productor es quien avala la forma en la que se realiza. El productor es el supervisor de todo.

Por mi experiencia, puedo decir que el productor es una de las personas más involucradas dentro del proyecto, además de ser una persona preparada y conocedora de elementos técnicos para realizar un audiovisual, ya que esta función requiere de conocimientos en la materia. En apariencia, se ve como “el chico malo”, pues es quien, en muchas ocasiones, da un “No”, pero finalmente, él es el que sabe con cuantos recursos se cuenta y si lo que se le pide se puede solventar en el momento.

Otra de las funciones que tuve en el proyecto, son Audio e Iluminación, aspectos cinematográficos muy importantes, pues te permiten crear el ambiente adecuado para contar una historia; estos elementos son los que permiten saber si una imagen es buena o no, es decir, el descuido de una mala iluminación hace que las imágenes salgan quemadas u oscuras y, por otro lado, un audio con mala producción puede llegar a saturar el sonido, a no escucharse nada o a ser deficiente para el espectador. Por lo tanto, estos dos elementos son básicos a la hora de grabar y deben ser previstos y revisados.

La iluminación para un cineasta es tan importante que se han ido mejorando a lo largo del tiempo, esto con el fin de que la imagen tenga la mejor nitidez posible, aunque no solo sirve para esto, también cumple funciones estratégicas como resaltar un objeto de otro y puede llegar a dar efectos de sensaciones, es decir de terror o de felicidad.

Existen dos tipos de iluminación, la luz natural que no es más que la luz que emite el sol y la luz artificial que se crea a través de reflectores o lámparas. Cada una de ellas proporciona al cineasta elementos primordiales para la grabación.

La Iluminación es importante en el lenguaje cinematográfico, ya que, también, permite generar sensaciones en los espectadores; poca luz genera sensaciones de terror contrario a una luz de día, que puede generar paz y tranquilidad. La luz natural permite observar con claridad el contexto en donde se está grabando, además de que posibilita obtener imágenes panorámicas, por lo que, a diferencia de la luz artificial, la luz natural también te permite grabar imágenes lejanas a tu punto de grabación. Con esta luz no es necesario mover equipo de iluminación solo basta con que encuentre el ángulo adecuado para tomar la imagen. Pero también tiene sus complicaciones, debido a que no está en nuestras manos el clima, en una ocasión, en medio de una entrevista, comenzó llover lo que ocasiono que el día de grabación se parara y se atrasara el plan de trabajo.

En el proyecto se utilizaron los dos tipos de luz. La luz del día se empleo en gran parte del proyecto, debido a que se grabaron avenidas y el transporte en su vida diaria, así como entrevista y sondeos fuera de las estaciones del Metrobús. El único inconveniente que tuvimos al usar este tipo de luz fue que, en algunas ocasiones, era muy complicado movernos de manera que la luz no afectar la grabación, es decir, dentro del Metrobús buscamos gente que nos quisiera dar entrevistas de una estación a otra, algunas veces quienes accedían a nuestra petición estaban sentados de manera que la luz llegaba directo a la cámara lo que provocaba que el entrevistado estuviera a contraluz y toda su silueta se viera en negro.

Por otro lado, las entrevistas a los diferentes especialistas y directivos se hicieron en salones de juntas o cubículos, por lo que ahí hicimos uso de la luz artificial; el único inconveniente fue que la luz artificial de la cual nos ayudamos fue la de su foco, pues el presupuesto nos impidió comprar una kit de iluminación. En este caso, resolvimos el problema, haciendo pruebas de grabación con ayuda del camarógrafo a través de distintos ángulos para posicionarnos en lugares idóneos para la grabación de las mismas.

Ahora bien, el audio también juega un papel muy importante dentro del lenguaje cinematográfico pues, al igual que la iluminación, es indispensable para poder expresar algo en una imagen. Esto no quiere decir que la imagen por sí misma no exprese, sino que acompañada de sonido, podemos llevar al espectador a nuestra intención. “El sonido es capaz de crear un modo distinto de percibir la imagen y puede condicionar su interpretación, por ejemplo, centrando la atención del espectador en un punto específico y guiándolo a través de la imagen.”<sup>70</sup>

Dentro de este lenguaje, también hay dos vertientes; por un lado, podemos ver el audio o sonido natural que es el producido por el ambiente y la ciudad y, por el otro, tenemos el sonido creativo, que es el que el director o el ingeniero de audio decidan pues no necesariamente tiene que ver con la realidad si no con la creatividad que se quiera para la sonorización de la película.

Por ejemplo, dentro de nuestro proyecto también utilizamos los dos tipos de sonido el sonido del ambiente nos permite retratar la vida diaria y la voz de las personas; esto lo podemos observar en las entrevistas. El sonido creativo se realizo a la hora de hacer el montaje, ya que se incluyo música y efectos que permitieran darle ritmo y coherencia al documental.

El audio es un recuso importante, ya que permite dar un significado a lo que se quiere comunicar, es decir, el sonido que se elige, permite que el espectador entienda el tema y se sienta identificado con algunas escenas. Debemos tener en cuenta que el audio es un trasmisor de emociones, es decir, gracias al audio podemos guiar al espectador a nuestro objetivo; por ejemplo: el silencio emite suspenso en las personas, así como el sonido de animales o zumbidos largos y con más volumen. Por otro lado, el sonido del mar, de las olas o del agua emite sensaciones de tranquilidad.

---

<sup>70</sup> Wikipedia. “Sonido Cinematografico”, Fecha de consulta 15 de Marzo de 2013 ([http://es.wikipedia.org/wiki/Sonido\\_cinematogr%C3%A1fico](http://es.wikipedia.org/wiki/Sonido_cinematogr%C3%A1fico))

Aunque la imagen y la estructura del video estén muy bien cuidadas, la experiencia que se generó al frente de estos dos elementos estuvo llena de nerviosismo y preocupación, debido a que, al inicio del proyecto, nos topamos con una entrevista que no sirvió, por el mal manejo del audio, es decir, tuvimos fallas técnicas, ya que el lavalier con el que grabamos no tenía suficiente batería, e hizo que el audio fuera deficiente. En otra ocasión, dentro de una entrevista en un salón de juntas el sonido del ambiente se colaba demasiado en la entrevista, es decir, se escuchaba claramente cómo pasaban los tráilers y los carros en la avenida, debido a esto, la entrevista no nos sirvió y tuvimos que pedir otra cita y convencer al entrevistado que fuera en otro lugar. Por lo que puedo decir que el audio, al igual que la Iluminación, son muy difíciles de controlar, pues, muchas veces, el ambiente no te lo permite.

Ahora bien, en la tercera etapa del documental, la Pos- producción, comienza la labor del Editor que es la conjunción de todos los elementos anteriores para la edición del video, es decir, inicia la estructura visual del video documental, ya que es en esta etapa en donde todo lo grabado pasa por un proceso de selección, organización y creación (montaje) del trabajo audiovisual.

La edición consiste prácticamente en volver a ver todo el material que se tiene grabado, elegir, recortar y calificar las partes que sirven para comenzar armar camaras de edición las cuales deben tener ritmo y coherencia. Actualmente esto se logra a través de programas de edición tal es el caso de Adobe Premier y Final-cut, hechos especialmente para ello, donde el editor tiene la oportunidad de manipular distintas herramientas que permiten la conformación del video documental.

En esta etapa, lo primero que se realiza es un “off line”, que no es más que la revisión de todo el material grabado pues es imposible recordar todos los planos, el contenido y los lugares en los que se grabo. Al mismo tiempo que deben

ser examinados, clasificados y, lo más importante seleccionados, estableciendo una relación entre ellos. En la elaboración de este documental este proceso fue arduo para la producción pues se contó con un material amplio para su revisión.

Después, sigue la organización de las partes del documental, es decir, una vez visto todo el material y seleccionado las partes que se requieren, se comienza a ver qué imágenes se puedan agrupar para armar cada una de las partes del video (inicio, ínter o clímax y final) y comenzar a tener una idea de la duración del documental. En este otro proceso también puedo recalcar la complejidad del mismo, ya que seleccionar solo algunos fragmentos fue muy difícil, pues el director no siempre estaba de acuerdo con la selección y el ensamblaje de las mismas por lo que las maquetas comenzaron a acumularse.

Y, por último, el ensamble o montaje, que no es más que la conexión de todo el material previamente seleccionado y organizado, con el cual, y obteniendo ya la base de la estructura, se comienza a introducir sonidos adicionales, efectos, transiciones, texto, entre otras cosas, para terminar dándole el ritmo necesario que dé lugar al video deseado.

El Montaje es:

- ritmo, *tempo* (ver “Tipos o métodos de montaje”);
- ordenación/significación ( $A + B = C$ ).<sup>71</sup>

El montaje es la parte en donde el juego de acomodar imágenes determina la forma en la que el espectador ve la película, por lo que un mal acomodo de imágenes o planos puede llegar a cambiar el sentido del filme. En este proceso, se cambian secuencias, se añaden sonidos, se acortan los ritmos o se suprime lo que no es agradable para el director. Es decir, lo que se hace dentro del montaje es empalmar imágenes a modo que se siga el guión, con el fin de seguir una narrativa visual y darle ritmo a la historia.

---

<sup>71</sup> Canturias L. Pamela. “Estética del Cine, EL MONTAJE”, Cine Anotaciones, Fecha de consulta: 7 de Febrero 2013 (<http://cine.vtrbandaancha.net/textos/montaje.htm>)

Dentro de este proceso comienza la creatividad por lo que la complejidad aumenta y el tiempo se agota. El diseño visual dentro del montaje también es muy importante, ya que es la presentación del video, y tiene que hacerse de manera cuidadosa en cuanto a la elección de los filtros que se van a utilizar, los colores, las transiciones, los efectos, el sonido, la música, entre otros. Dentro del montaje también se crean los sùpers, que son los nombres de cada uno de las personas; se agrega información de notas periodísticas; los datos duros; graficas de las barras que arrojan los resultados de sondeos, etc.

Para mí, es una de las partes más complicadas del documental pues es aquí en donde la creatividad y el buen trabajo en equipo se refleja en el producto comunicativo. Al hacer un montaje, se requiere de dos cosas importantes la creatividad y conocimiento en diseño gráfico. Una de las complicaciones que tuvimos fue la escasez de efectos que tiene adobe premier por lo que tuvimos que buscar otro programa de edición y aprender a usarlo. Otra complicación a la que nos enfrentamos, fue que como grabamos con dos tipos de cámaras, los formatos eran distintos y a la hora de querer renderear el video (hacerlo película), no nos permitió hacerlo, por lo que tuvimos que comprar un plug-in llamado Jaksta, que es un aditamento al programa que permite conjuntar el video en un solo formato.

Finalmente, mi experiencia dentro de la realización de este proyecto fue muy enriquecedora, debido a que te enfrentas a un trabajo profesional; creo que mi experiencia más significativa fue aprender a escuchar, negociar y, sobre todo, a respetar las decisiones de grupo. Cabe señalar que trabajar en grupo no es nada fácil, pero, al final del proyecto, es una de las cosas más divertidas y enriquecedoras que se puedan imaginar.

Por último, puedo concluir también que un proyecto como éste no puede ser realizado con menos de tres personas; se percibe que, el trabajo que se hizo en estas cuatro funciones es demasiado, eso sin contar el trabajo del guionista, del director, del musicalizados, del director en arte, etc. Considero que para poder obtener un buen video documental se necesita del trabajo en equipo.

# BIBLIOGRAFÍA

## BIBLIOGRAFÍA

- Acosta, Alberto. “Inauguración ruta Buenavista-Aeropuerto-Da el Metrobús servicio gratuito”, en Reforma, publicado el 2 de abril de 2012, sección Ciudad. Obtenido de [http://www.tedf.org.mx/sala\\_prensa/sintesis/sm2012/abr/120402/120402\\_gdf\\_arranca.pdf](http://www.tedf.org.mx/sala_prensa/sintesis/sm2012/abr/120402/120402_gdf_arranca.pdf).
- Alcaraz Yetlaneci y Robles Johana. “Denuncia saturación de micros por Metrobús” publicado en el año 2005, en el Universal. Obtenido de [http://www2.eluniversal.com.mx/pls/impreso/noticia.html?id\\_nota=69120&tabla=ciudad](http://www2.eluniversal.com.mx/pls/impreso/noticia.html?id_nota=69120&tabla=ciudad).
- Bolaños, Ángel. “Sheinbaum ve viable sustituir el Metrobús a futuro”, en Jornada, México, D.F, 13 de Enero 2005. Obtenido de <http://www.jornada.unam.mx/2005/01/13/038n2cap.php>.
- Chaparro, Irma. El desarrollo del transporte masivo por buses en América Latina, *Evaluación del impactos socioeconómico del transporte urbano en la de Bogotá. El caso del sistema de transporte masivo. Transmilenio*, Santiago de Chile, 2002. Obtenido de <http://www.eclac.cl/publicaciones/xml/3/11423/LCL1786-P-E.pdf>.
- “Contaminación en Ciudad de México” en Ecología Verde, Desarrollo Sustentable, sección Artículo, Obtenido de <http://www.ecologiaverde.com/contaminacion-en-ciudad-de-mexico/>.
- El documental. Obtenido de [http://caterina.udlap.mx/u\\_dl\\_a/tales/documentos/lco/dada\\_g\\_i/capitulo3.pdf](http://caterina.udlap.mx/u_dl_a/tales/documentos/lco/dada_g_i/capitulo3.pdf)
- Espinosa, Javier Bautista. *El Metrobús en la avenida más importante de la Ciudad de México: tres años después. Diseños, implementación y evaluación*, en Cuadernos de Trabajos de Posgrado Estudios Regionales, 2009, México, Instituto Morán.

- Flores María Luisa y Galicia Silvia. *El sistema de Transporte Metrobús de México como estrategia en el cuidado del Medio Ambiente*. CENIC, Vol. 40 Issue 4, 2009.
  
- Francés, Miquel. *La producción de documentales en la era digital*, CATEDRA, Madrid, 2003.
  
- Gobierno del Distrito Federal y Secretaría de Medio Ambiente (2008) *Inventario de Emisiones de Gases Efecto Invernadero la ZMVM 2006*, México DF. Obtenido de [http://www.sma.df.gob.mx/sma/links/download/archivos/inventario\\_de\\_emisiones\\_1998.pdf](http://www.sma.df.gob.mx/sma/links/download/archivos/inventario_de_emisiones_1998.pdf).
  
- González, Everardo. El documental, nuevo cine de ficción, en *Estudios Cinematográficos, revista de actualización técnica y académica del Centro Universitario de Estudios Cinematográficos*, núm. 32, Septiembre-diciembre 2008.
  
- Herrera, Geovanna. “Con permiso de la delegación ambulantes invaden carriles” publicado el 16 de mayo de 2012, en la Razón. Obtenido de <http://www.razon.mx/spip.php?article123587&tipo=especial>.
  
- INEGI, Obtenido de <http://cuentame.inegi.org.mx/monografias/informacion/df/poblacion/default.aspx?tema=me&e=09>.
  
- Kamin Bebe, *Introducción a la Producción Cinematográfica: Presupuesto-Plan Financiero*. Ed. Centro de investigación Cinematográfica, Buenos Aires, 1999.

- Kapuscinsky, Ryszard. Los cinco sentidos del periodista (estar, ver, oír, compartir, pensar), Col. Nuevo Periodismo, Serie Libros de Taller, Fondo de Cultura Económica, Fundación Nuevo Periodismo, México, 2003, apud. Antonio Machado, *El que miente, pierde: Investigación, ética y estilo.* 2008.
  
- Lindenmuth, Kevin J. *Cómo hacer documentales. Guía práctica para iniciarse en la creación de documentales*, ACANTO, Barcelona, 2011.
  
- Maldonado, Eduardo. *El cine documental testimonial Directo Actual.* Universidad Veracruzana, México, 2009.
  
- Martínez, Enrique. Los comienzos del cine. Obtenido de <http://www.uhu.es/cine.educacion/cineyeducacion/comienzoscine.htm>.
  
- Mendoza, Carlos. *El ojo con Memoria: Apuntes para un Método de Cine Documental*, CUEC-UNAM, México, 1999.
  
- Metrobús, Sistema de Transporte Colectivo, en Página Oficial del DF. Obtenido de <http://www.fimevic.df.gob.mx/metrobus/>.
  
- Metrobús, Sistema de Corredores de Transporte Público de Pasajeros del DF. Obtenida de [http://www.metrobus.df.gob.mx/que\\_es\\_metrobus.html](http://www.metrobus.df.gob.mx/que_es_metrobus.html).
  
- Origen destino 2007, SETRAVI. Obtenido de <http://www.setravi.df.gob.mx/work/sites/stv/docs/EOD2007.pdf>.
  
- Pérez, Jorge. “El Metrobús afectará las capacidades vialidades”, en Contracorriente, publicado el 8 de septiembre de 2012, Obtenido de [http://www.educacioncontracorriente.org/index.php?option=com\\_content&view=article&id=59243:el-metrobus-afectara-las-capacidades-de-vialidades-en-el-bulevar-atlixco-y-la-diagonal-defensores-&catid=16:noticias](http://www.educacioncontracorriente.org/index.php?option=com_content&view=article&id=59243:el-metrobus-afectara-las-capacidades-de-vialidades-en-el-bulevar-atlixco-y-la-diagonal-defensores-&catid=16:noticias).

- Portal de la Secretaría de Transporte y Vialidad del Gobierno del Distrito Federal. Obtenido de <http://www.setravi.df.gob.mx/index.jsp>.
  
- Programa para Mejorar la Calidad del Aire de la Zona Metropolitana del Valle de México 2002-2010, *Comisión Ambiental Metropolitana*, Obtenido de [http://www.sma.df.gob.mx/inventario\\_emisiones/index.php?op=pub#](http://www.sma.df.gob.mx/inventario_emisiones/index.php?op=pub#).
  
- Ramírez, Bertha Teresa. "Pone en marcha López obrador proyecto de transporte ecológico", en *La Jornada*, (artículo del Jueves 11 de Noviembre del 2004), Obtenido de <http://www.jornada.unam.mx/2004/11/11/044n1cap.php?origen=capital.php&fly=1>.
  
- Rigel Cristóbal y Contineto Isabel, *Una nueva alternativa de transporte en el Distrito Federal: Corredor estratégico Metrobús Insurgentes*, UAM-X, México.
  
- Rodríguez, Juan Ignacio. Micrófonos. Obtenido de <http://www.desarrollomultimedia.es/articulos/microfonos.html>.
  
- Rutas de Servicio, en la [Página Oficial del Metrobús](http://www.metrobus.df.gob.mx/rutas.html). Obtenido de <http://www.metrobus.df.gob.mx/rutas.html>.
  
- Secretaria de Transportes y Vialidad, Obtenido de <http://www.setravi.df.gob.mx/work/sites/stv/.../32/.../3erInformeAQM.pdf>.
  
- Servicios urbanos del D.F., Artículo. Obtenido en <http://www.serviciosurbanosdf.com/sintesis/?tag=microbuses>.
  
- "030210 Euro IV", Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible República de Colombia. Obtenido de <http://www.minambiente.gov.co/contenido/contenido.aspx?conID=4749&catID=1042>.

# ANEXOS

# **ANEXO 1**

# **FUENTES DE**

# **CONSULTA**

## FUENTES DE CONSULTA

Concepto	Autores	Título	Tipo de trabajo	Fuente	Resumen
Metrobús	Centro de Transporte Sustentable	Metrobús: una fórmula ganadora.	Libro	Centro de Transporte Sustentable	Diagnóstico sistemático sobre el Metrobús y sus alcances permitidos hasta el año 2009. Enfoque general de lo que es y significa la tecnología de los BRT.
Metrobús	María Luisa Flores Ramírez. Silvia Galicia Villanueva	El Sistema de Transporte Metrobús de México como estrategia en el cuidado del Medio Ambiente	Artículo	Revista CENIC Ciencias Químicas; 2009, vol. 40 Issue, Special section p. 1 a 7	Hace una referencia a la importancia del desarrollo de los sistemas de transporte público en la Cd. De México desde la perspectiva de la calidad en el servicio y su relación con el desarrollo sustentable en materia de contaminación ambiental, el efecto que tienen los sistemas de transporte en la mayoría de las ciudades del mundo.

Metrobús	Javier Bautista Espinosa	El Metrobús en la avenida más importante de la Ciudad de México: tres años después. Diseños, implementación y evaluación.	Libro/ Compilaciones	Instituto de investigaciones Dr. José María Luis Mora.	Análisis del Metrobús a tres años después de su construcción, mostrando las ventajas y desventajas del los transportes BRT en la Ciudad de México.
Metrobús	Sistema Interno de Archivos del Metrobús	Manuel específico de Operaciones Archivísticas Metrobús"	Formato PDF	Metrobús	Este documento da una descripción de todo lo que se ha hecho en cada área del Metrobús desde su nacimiento.
Metrobús	Clara Eugenia Salazar y José Luis Ledezma	"El Metrobús en el contexto de la redensificación urbana: implicaciones y oportunidades"	Libro	Colegio de México	Podemos observar en este apartado las políticas que dieron lugar al Metrobús en México y los primeros alcances de este medio de transporte.
Metrobús	Ian Thomson,	El desarrollo del transporte masivo por buses en América Latina	Libro (formato PDF)	División de Recursos Naturales e Infraestructura, Unidad de Transporte, Santiago de Chile, CEPAL, octubre de 2002.	Análisis profundo del transporte masivo mediante buses en América Latina, principalmente, en sus comienzos en Brasil.

Metrobús	UNAM	Evaluación del diseño e instrumentación de la política de transporte público colectivo de pasajeros en el Distrito Federal	Libro (Formato PDF)	UNAM Programa Universitario de Estudios sobre la Ciudad.	Estudio sobre el Sistema de Transporte en la Ciudad de México, mostrando sus ventajas y desventajas del transporte RBT.
Metrobús	Centro de Transporte Sustentable	Brasil, Colombia y México se dieron cita en Bello Horizonte para compartir experiencias en la promoción del transporte Metrobús.	Artículo	Centro de Transporte Sustentable	Hace referencia a la importancia que ha tenido el Metrobús en la Ciudad de México y como ha mejorado el transporte en cuanto a la movilidad y el cuidado ambiental.
Desarrollo urbano	Boris Graizbord Fernando Monteiro	Megaciudades y cambio climático: ciudades sustentables en un mundo cambiante.	Libro	COLMEX Serie de cuadernos de trabajo	Estudio sobre la respuesta de las megaciudades al rápido crecimiento de la tasa demográfica en cuanto al desarrollo urbano y la influencia del cambio climático.
Desarrollo urbano	Bernardo Navarro B.	Traslado masivo de la fuerza de trabajo a la ciudad de México	Libro Divulgación científica.	Plaza Valdés y/o plaza Janès	Estudio sobre movilidad cotidiana en la ciudad de México y los sistemas de transporte.

Desarrollo urbano	Ian Thomson,	El desarrollo del transporte masivo por buses en América Latina	Libro (formato PDF)	División de Recursos Naturales e Infraestructura, Unidad de Transporte, Santiago de Chile, CEPAL, octubre de 2002.	Análisis profundo del transporte masivo mediante buses en América Latina, principalmente, en sus comienzos en Brasil.
Desarrollo urbano	Centro de Transporte Sustentable	Brasil, Colombia y México se dieron cita en Bello Horizonte para compartir experiencias en la promoción del transporte público.	Artículo	Centro de Transporte Sustentable	Hace referencia a la importancia que ha tenido el Metrobús en la Ciudad de México y como ha mejorado el transporte en cuanto a la movilidad y el cuidado ambiental.
Desarrollo Urbano	Gustavo Garza	La urbanización de México en el siglo XX	Libro	Colegio de México, Centro de Estudios Demográficos de Desarrollo Urbano.	Analiza el proceso de urbanización de México durante el siglo XX interrelacionando con el desarrollo económico que constituye su principal determinante histórico.

Desarrollo urbano	Ángel Molinero.  Ignacio Arellano	Molinero Sánchez	Transporte Público Planeación, Diseño, Operación y Administración.	Libro	Quinta del Agua	Presente las clasificaciones y definiciones de los términos utilizados en el transporte urbano de pasajeros, así como el diseño y operación del transporte público.
Desarrollo Urbano	Luisa T. Molina  Mario J. Molina		La calidad del aire en la megaciudad de México.	Libro	Fondo de Cultura Económica	Estudio integral acerca del medio ambiente, así como los principales contaminantes de este (camiones, vehículos, etc.).
Desarrollo urbano	Clara Eugenia Salazar y José Luis Ledezma		“Los corredores confinados de transporte público en las metrópolis latinoamericanas: ¿una oportunidad para hacer ciudad”	Libro	Colegio de México	Habla sobre los diferentes problemas que se vieron en distintas ciudades dentro del transporte público que dio pauta a la construcción de corredores en distintas ciudades.
Políticas Publicas	COMETRAVI en coordinación con la comisión ambiental metropolitana		Definición de políticas para el transporte público concesionado conforme a las implicaciones ambientales	Libro	Comisión metropolitana de transporte y vialidad.	Estudio integral de transporte y calidad del aire en la zona metropolitana del valle de México.

Políticas Publicas	Alfonso X. Iracheta Cenecorta	La necesidad de una política pública para el desarrollo de sistemas integrados de transporte en grandes ciudades mexicanas	Libro	El colegio mexiquense A.C.	Análisis profundo sobre el transporte público en México, las condiciones y lo que se podría mejorar. Diagnóstico estructural de las políticas públicas en México.
Políticas Publicas	UNAM	Evaluación del diseño e instrumentación de la política de transporte público colectivo de pasajeros en el Distrito Federal	Libro (Formato PDF)	UNAM Coordinación de Humanidades de Programa Universitario de Estudios sobre la Ciudad.	Estudio sobre el Sistema de Transporte en la Ciudad de México, mostrando sus ventajas y desventajas del transporte RBT.
Políticas Publicas	Setravi	"Transporte para el DF y Zona Metropolitana"	Formato PDF de pág. Principal de Setravi	Gobierno Federal "Setravi"	Historia de la aparición de las rutas y transporte en México.
Políticas Publicas	Setravi	"Transporte Público de Gobierno"	Formato PDF de pág. Principal de Setravi	Gobierno Federal "Setravi"	Como es que aparece e implementa el Metrobús en México.

<p>Políticas Publicas</p>	<p>CTS “centro de transporte sustentable movilidad amable”</p>	<p>“¿Por qué hay que renovar las políticas públicas de transporte en México”</p>	<p>Formato PDF pág. Oficial de CTS</p>	<p>CTS Estadísticas</p>	<p>Situación de las políticas actuales y cuáles son las causas por las que se les tendría que hacer un ajuste en estos tiempos en donde existen nuevos sistemas de transporte como el Metrobús.</p>
-------------------------------	--	--	--	-------------------------	---

# **ANEXO 2**

# **CUESTIONARIO**

Objetivo de la investigación: Conocer la opinión de los usuarios sobre el Metrobús, su eficacia, ventajas y desventajas.

### 1.- Edad

- a) 14 a 17 años
- b) 18 a 23 años
- b) 24 a 30 años
- c) 31 a 40 años
- e) Más de 40 años

### 2.- Sexo

- a) Femenino
- b) Masculino

### 3.- Ocupación

- a) Estudiante
- b) Ama de casa
- c) Trabaja
- d) No trabaja
- e) Otro \_\_\_\_\_

### 4.- Escolaridad

- a) Primaria
- b) Secundaria
- c) Preparatoria
- d) Licenciatura
- e) Posgrados

### 5.- Nivel socioeconómico

- a) Bajo
- b) Medio
- c) Alto

### 6.- Delegación donde vives:

\_\_\_\_\_

### 7.- ¿Cuál es tu pasatiempo favorito?

- a) Ver televisión
- b) Practicar algún deporte
- c) Leer
- d) Otro \_\_\_\_\_

### 8.- ¿Cuánto tiempo dedicas a tu pasatiempo?

- a) 1 a 3 hrs. Diarias
- b) 1 a 3 hrs. Semanales
- c) 1 a 3 veces al mes
- d) Otro \_\_\_\_\_

### 9.- ¿Comúnmente que lees?

- a) Libros
- b) Periódico
- c) Revistas de chisme
- d) Nada
- e) Otro \_\_\_\_\_

### 10.- ¿Qué actividad acostumbras más?

- a) Escuchar radio
- b) Ver televisión
- c) Ambas

### 11.- ¿Cuántas horas diarias consumes de internet?

- a) 1 a 2 hrs.
- b) 2 a 4 hrs.
- c) 4 a 6 hrs.
- d) Más de 7 hrs.

### 12.- ¿Qué lugares visitas con más frecuencia?

- a) Museos
- b) Cine
- c) Obras de teatro
- d) Conciertos
- e) Conferencias
- f) Otros \_\_\_\_\_

### 13.- ¿Cómo consideras este medio de transporte (Metrobús)?

- a) Muy eficiente
- b) Poco eficiente
- c) Deficiente
- d) Otro \_\_\_\_\_

### 14.- ¿Crees que el Metrobús fue un aporte adecuado para combatir el caos vial y la contaminación?

- a) SI
- b) NO

### ¿Por que?

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

### 15.- ¿Cada cuándo utilizas el Metrobús?

- a) Diariamente
- b) Cada tercer día
- c) Rara vez
- e) Casi nunca

### 16.- ¿Qué opinas del costo por viaje?

- a) Es excesivo
- b) Es adecuado
- b) Es muy económico
- d) Otro \_\_\_\_\_



# **ANEXO 3**

# **TABLA DE**

# **ORGANIZACIÓN**

# **DEL METROBÚS**

**Empresas Transportistas**

**Fideicomisos privados**

**Empresas de recaudo**

Empresas encargadas de comprar, operar y mantener los autobuses.

Concentran y administran los recursos que se generan por el pago de tarifa. Es a través de éstos que se realizan las instrucciones de pago entre las empresas prestadoras de servicios del sistema.

Empresas responsables de la instalación, operación y mantenimiento de los sistemas de recaudo del sistema (máquinas expendedoras de tarjetas, torniquetes, validadores, cámaras de vigilancia y sistemas electrónicos para el procesamiento de información, entre otros.

Red de Transporte de Pasajeros del DF

Corredor Insurgentes SA de C.V.

Rey Cuauhtémoc S.A. de C.V.

Corredor Oriente - Poniente

Corredor Tacubaya - Tepalcates

Transportes Sánchez Armas Juan José S.A.

Corredor Eje 4 - 17 de Marzo

Movilidad Integral de Vanguardia S.A.

Conexión Centro Aeropuerto S. A. de C. V.

Fideicomisos

Línea 1

Línea 2

Línea 3

Línea 4

Inbursa

IDEAR Electrónica

Movilidad Integral de Diseño S.A.

# **ANEXO 4**

# **PRIMER ESBOZO**

# **DEL PRE-GUIÓN**

## PRIMER ESBOZO DEL PRE-GUIÓN

### ESCALETA DOCUMENTAL “La nueva era del transporte”

VIDEO	AUDIO	TIEMPO APROXIMADO
Fondo negro	<b>Voz en off:</b> Opiniones breves de los usuarios acerca de que piensan sobre la construcción del Metrobús	50”
Imágenes del contexto de algunas vialidades de la Ciudad de México <b>*Plano panorámico</b>	Fondea música en primer plano	30”
Título del documental: “La Nueva era del transporte público: video documental sobre la construcción del Metrobús en el Distrito Federal”	Fondea música en primer plano	15”
Tomas externas de las instalaciones del Metrobús. <b>*Plano panorámico</b>	<b>Voz en off:</b> Los sistemas BRT tienen sus orígenes en Curitiba, Brasil desde 1974. Hoy en día la Ciudad de México cuenta con un sistema BRT denominado METROBÚS	50”
Fondeo negro	Efecto	5”
Entrevista al coordinador del Metrobús- Gonzalo García <b>*Encuadre medio</b>	Habla sobre los antecedentes del Sistema del Transporte Metrobús	1’ 00”
Sondeo a usuario de la línea 1	Habla sobre la experiencia que ha tenido en el Metrobús	30”
Imágenes internas de la línea 1 del Metrobús (personas ingresando al Metrobús) <b>*Plano general</b>	Fondea música	30”
Entrevista al chofer del Metrobús Ignacio Calderón Espinosa Operador del Metrobús línea 1 y ex chofer de microbuses <b>*Primer plano, la cámara frontal</b>	Cómo fue el proceso de su desplazamiento de su ruta y como ingreso al Metrobús como operador	1’ 00”
Imágenes del servicio de los Microbuses <b>*Plano general</b>	Fondea música en primer plano	40”
Entrevista al coordinador del Metrobús- Gonzalo García <b>*Utilizar un encuadre medio</b>	Explica qué es Metrobús y sus objetivos	30”
Entrevista al Delegado de la Ruta 1 (Oscar Mecalco) e imágenes intercaladas <b>*Plano medio corto</b>	Habla del conflicto entre el Metrobús y las rutas de Micros	1’ 00”

VIDEO	AUDIO	TIEMPO APROXIMADO
Imágenes sobre notas periodísticas que hablen sobre el desconecto de los microbuseros ante la implementación del Metrobús	Música de fondo. Efecto de video para mostrar los periódicos	30"
Entrevista a la Especialista Gloria Elena Londoño Mejía <b>*Entrevista en su área de trabajo y con un encuadre Medio</b>	Habla sobre el estado actual del transporte público en el Distrito Federal	40"
Imágenes que muestren la vida diaria del transporte público en la ciudad de México <b>*Plano general</b>	Fondea música en primer plano	15"
Entrevista Fortino Rodríguez Chofer de microbús de la ruta 2 <b>*Primer plano, cámara frontal</b>	Hablan sobre cómo le afecta la implementación del Metrobús	30"
Testimonios de usuarios del Metrobús <b>*Plano americano</b>	Hablan sobre las ventajas que les trajo este transporte denominado Metrobús	1' 00"
Entrevista al coordinador del Metrobús- Gonzalo García se intercalan con imágenes del Metrobús <b>*Utilizar un encuadre frontal</b>	Que hable sobre las características del Sistema de Transporte Metrobús	2' 00"
Entra pizarra: "El Metrobús ayudo a disminuir 80 mil toneladas de CO2 por año así como la reducción de más 22 mil viajes en auto por día"	Fondea música a primer plano	8"
Entrevista al Ing. Raúl Soto Peredo <b>*Plano medio corto, cámara de frente</b>	Habla de las ventajas del Metrobús para la Ciudad de México	1' 00"
Imágenes de la gente ingresando al Metrobús de todas las líneas 1, 2, 3, 4 <b>*Jugar con diferentes encuadres</b>	Fondea música	40"
Usuarios del Metrobús	Qué opinan del servicio del Metrobús (A favor)	15"
Usuarios del Metrobús	Qué opinan del servicio del Metrobús (En contra)	15"
Entrevista a la Especialista Gloria Elena Londoño Mejía <b>*Entrevista en su área de trabajo y con un encuadre Medio</b>	Qué opina del Sistema del Transporte Metrobús	45"
Entrevista al coordinador del Metrobús- Gonzalo García <b>*Plano lateral y un encuadre medio</b>	Que explica las diferencias que hay entre el Metrobús y los microbuses	35"

VIDEO	AUDIO	TIEMPO APROXIMADO
Juego de imágenes que muestran el servicio del Metrobús y los microbuses *Plano general y jugar con otros encuadres	Fonda música	50"
Entrevista al chofer del Metrobús Ignacio Calderón Espinosa Operador del Metrobús línea 1 y ex chofer de microbuses *Primer plano, con la cámara frontal	Habla sobre las diferentes actividades que hacía como chofer en un micro y como operador del Metrobús	30"
Entrevista al coordinador del Metrobús- Gonzalo García *Encuadre medio	Habla sobre como el Metrobús ayudó a mejorar las condiciones de los operadores	1' 00"
Entrevista a la Especialista Gloria Elena Londoño Mejía *Plano medio	Habla sobre si realmente el Metrobús ayudado a mejorar la movilidad de los ciudadanos y a reorganizar el transporte público	1' 00"
Usuario de la línea 3	Opiniones de algunos inconvenientes que tengan hacia el Metrobús	15"
Usuario de la línea 1	Opiniones de algunos inconvenientes que tengan hacia el Metrobús	15"
Usuario de la línea 4	Opiniones de algunos inconvenientes que tengan hacia el Metrobús	15"
Usuario de la línea 2	Opiniones de algunos inconvenientes que tengan hacia el Metrobús	15"
Imágenes del Metrobús *Diferentes planos, ángulos y puntos de vista	Fondea música	30"
Imágenes sobre notas periodísticas que hablen del descontento ciudadano por la construcción del Metrobús	Música de fondo. Efecto de video para mostrar los periódicos	30"
Entrevista a vecinos *Plano americano o medio	Hablan si estuvieron a favor o en contra de la construcción del Metrobús	2' 00"
Entrevista al coordinador del Metrobús- Gonzalo García	Habla sobre como solucionaron los problemas de la gente que no quería la construcción del Metrobús	35"
Imágenes de muestren el descontento de la gente Nota: Fotografías o videos de internet	Fondeo música	20"

VIDEO	AUDIO	TIEMPO APROXIMADO
Entrevista a vecina <b>*Cámara frontal y primer plano</b>	Habla sobre cómo les afecta la construcción del Metrobús en su colonia o vivienda	45"
Imágenes de la línea 4 del Metrobús <b>**Diferentes planos, ángulos y puntos de vista</b>	Fondea música en Primer Plano	30"
Líder de los comerciantes Guillermo Andrade Bárcenas <b>*Plano medio y cámara de frente</b>	Habla sobre cómo les afecta la construcción del Metrobús a los comerciantes ambulantes y locatarios	15"
Entrevista Comerciantes Ramón Rivera <b>*En su área de trabajo y primer plano</b>	Opina si estuvo a favor en contra del Metrobús	20"
Entrevista comerciante Sondeo Ana Lilia <b>*En su área de trabajo y plano medio</b>	Proceso o cómo les informo Metrobús que los iban a quitar	30"
Imágenes del contexto de los comerciantes <b>*Gran plano general</b>	Fondea música en primer plano	45"
Líder de los comerciantes Guillermo Fernando Andrade Bárcenas <b>*Plano entero, cámara frontal</b>	Habla sobre los acuerdos que se plantearon entre los comerciantes para dejar la construcción de la Línea 4	1' 00"
Entrevista Al concesionario de microbuses de la ruta 1 Alfredo Santos Gómez <b>*Plano medio</b>	Habla sobre cómo este Sistema de Transporte Metrobús no ha beneficiado a la población	35"
Entrevista a la Especialista Gloria Elena Londoño Mejía <b>*Entrevista en su área de trabajo y con un encuadre Medio</b>	Inconvenientes que tiene la construcción del Metrobús para la ciudadanía	35"
Sondeo a usuarios línea 1	Hablan si realmente el Metrobús ayudado a mejorar la movilización de sus traslados	20"
Sondeo a usuarios línea 2	Hablan si realmente el Metrobús ayudado a mejorar la movilización de sus traslados	20"
Imágenes del Metrobús <b>*Diferentes planos, ángulos y puntos de vista</b>	Fondea música	35"
Fondo negro	Efecto	5"
Imágenes sobre notas periodísticas que hablen sobre las ventajas de este transporte Metrobús	Música de fondo. Efecto de video para mostrar los periódicos	15"
Entrevista al coordinador del Metrobús- Gonzalo García <b>*Encuadre medio, cámara plano lateral</b>	Habla sobre como afecta a los microbuseros de las rutas que colindaban con este sistema Metrobús	30"

VIDEO	AUDIO	TIEMPO APROXIMADO
Entrevista Fortino Rodríguez Chofer de microbús de la ruta 2 <b>*Plano medio</b>	Cómo fue el desplazamiento de su ruta por la construcción del Metrobús	1' 00"
Entrevista Al concesionario de microbuses de la ruta 1 Alfredo Santos Gómez <b>*Plano medio</b>	Habla sobre cuantas rutas o ramales fueron desplazadas por la construcción del Metrobús	45"
Entrevista al profe. Raúl Soto Peredo. Profesor e Investigador en Transporte Urbano en la UACM <b>*Plano medio corto cámara de frente</b>	Opinión del desplazamiento de algunos choferes por la implementación del Sistema de Transporte Metrobús	1' 00"
Imágenes del transporte de microbuses <b>*Encuadre panorámico</b>	Fondea música	30"
Entrevista al profe. Raúl Soto Peredo. Profesor e Investigador en Transporte Urbano en la UACM <b>*Plano medio</b>	Opinión de si era necesario para la ciudad de México la construcción del Sistema de Transporte Metrobús	45"
Sondeo a usuarios	Opiniones del costo del pasaje del Metrobús	15"
Sondeo a usuarios	Opiniones del costo del pasaje del Metrobús	15"
Sondeo a usuarios	Opiniones del costo del pasaje del Metrobús	15"
Gráficos de encuesta	Porcentaje de 100 usuarios: Económico, adecuado o excesivo <b>*Fondea música</b>	10"
Entrevista a la Especialista Gloria Elena Londoño Mejía <b>*Entrevista en su área de trabajo y con un encuadre Medio</b>	Habla sobre los tiempos de recorridos que se hacían las personas en un micro y ahora en Metrobús	35"
Entrevista Fortino Rodríguez Chofer de microbús de la ruta 2 <b>*Primer plano</b>	Habla a qué se dedica hoy en día después de su desplazamiento de su micro	45"
Entrevista a José Antonio Serrano Carbajal Operador de la línea 3 del Metrobús y ex-chofer de la ruta 1 <b>*Plano medio, cámara frontal y de perfil</b>	Habla sobre los requisitos que le pidieron para ser chofer de Metrobús	30"

VIDEO	AUDIO	TIEMPO APROXIMADO
Entrevista al chofer del Metrobús Ignacio Calderón Espinosa Operador del Metrobús línea 1 y ex chofer de microbuses <b>*Utilizar un primer plano, con la cámara frontal</b>	Habla sobre donde se siente más a gusto trabajar (operador de Metrobús o chofer de Microbuses )	30"
Entrevista a Sabino Sánchez comerciantes <b>*Plano medio</b>	Como afectó en su vida la construcción del Metrobús	25"
Entrevista a comerciantes	Cómo afectó en su vida la construcción del Metrobús	25"
Imágenes de comerciantes <b>**Diferentes planos, ángulos y puntos de vista</b>	Fondea música	30"
Entrevista a la Especialista Gloria Elena Londoño Mejía <b>*Entrevista en su área de trabajo y con un encuadre Medio</b>	Ventajas y desventajas que trajo la construcción del Metrobús para los capitalinos	30"
Entrevista al profe. Raúl Soto Peredo. Profesor e Investigador en Transporte Urbano en la UACM <b>*Plano medio</b>	Recomendaciones para mejorar el servicio del Metrobús	30"
Entrevista Carmen Enriqueta Morales comerciante <b>*Plano americano y cámara de frente.</b>	Habla sobre la afectación que les generó la construcción del Metrobús para su vida diaria	30"
Líder de los comerciantes Guillermo Fernando Andrade Bárcenas <b>*Plano americano</b>	Habla sobre los corredores que les prometió el gobierno y que hoy en día no les dan	30"
Entrevista al coordinador del Metrobús- Gonzalo García <b>*Encuadre medio</b>	Habla sobre si considera que el Metrobús es el transporte del futuro de la Ciudad de México	30"
Usuario del Metrobús	Testimonio de cómo califica el servicio del Metrobús	50"
Fondo negro	Silencio	5"
Créditos con imágenes	Voz de los participantes	1' 00"



↑↑  
gahrabatos ⇒



LIBROS, TESIS Y ENCUADERNACIONES

---

*"No te conformes con calidad, busca la excelencia"*

Héctor González Alvarado

Palma Norte 518 1er. Piso Desp. 102  
Col. Centro, México, D.F. Tel. 5510-1882  
vandi\_rpm@yahoo.com.mx