

IV. EVIDENCIAS.

ANEXO

1. Nota periodística, de fecha 4 de febrero de 2011, publicada en el diario Excelsior y titulada *Cierres por Metro-sexual*, en la que se informa:

*Después de las 22:00 horas, los usuarios que quieran abordar uno de los últimos tres vagones del Metro, en las Líneas 1, 2, 3, 9 [sic]¹ y B, no podrán hacerlo porque el Sistema de Transporte Colectivo decidió prohibir el acceso **por los gays**. “**Por los gays, porque se estaban apoderando de las instalaciones**. Se tienen hasta grabaciones en las que se está practicando sexo oral”, explicó a Excelsior un oficial que resguardaba el andén de la estación Bosque de Aragón, de la Línea B.*

Popularmente a este tipo de actividades relacionadas con la práctica sexual en el interior de las instalaciones del Metro se le ha denominado como metrear, un término que refiere a la actividad destinada a conocer parejas en los últimos vagones de los trenes con el objetivo de tener relaciones sexuales ocasionales.

De acuerdo con personal de vigilancia y jefes de estación de esas Líneas, la dirección del STC ordenó que, a partir de las 22:00 horas, se niegue el acceso a los últimos tres vagones.

Sobre esta situación, Carlos Martínez, jefe de la estación Garibaldi, de la misma Línea B, detalló que las restricciones se aplican desde la semana pasada en las estaciones con mayor aforo de pasajeros, como Buenavista, Garibaldi, Oceanía y en todas las estaciones desde Nezahualcóyotl hasta Ciudad Azteca.

“Se hace porque ya en las últimas horas de servicio se están dando situaciones entre parejas, de hombre-hombre, hombre-mujer o mujer-mujer. Muchos usuarios se quejan y nosotros tenemos que hacer algo”, dijo Martínez.

*Según el encargado de la estación Garibaldi, **el operativo, del que se desconoce su nombre y alcances**, se extenderá a lo largo de toda la Línea B, que va de Buenavista a Ciudad Azteca. Esta situación se replicará en otras estaciones.*

*“A partir de la[s] 10 de la noche, desde que sale el tren de Indios Verdes, por ejemplo, en el caso de la Línea 3, ya no se permite el acceso a los últimos vagones **ya que se dan muchas situaciones ahí**”, comentó uno de los policías de la estación Balderas.*

*El jefe de esa estación dijo que el operativo también **tiene que ver con el combate contra la delincuencia**”.² [Resaltado fuera del original]*

2. Comunicado de prensa del Sistema de Transporte Colectivo Metro [en adelante, el STC] STC/006/11, de fecha 4 de febrero de 2011, intitulado *El STC modifica el servicio*, publicado en su página web³, en el que se señala:

¹ De la investigación realizada por este Organismo, se desprendió posteriormente a la fecha de esta publicación, que en realidad se trataba de la línea 8 y no la 9, en donde también se cerrarían vagones.

² Dicha nota fue publicada también el mismo 4 de febrero de 2011, en el portal de Internet del mismo diario, bajo el título *Ponen fin a la 'cajita feliz'; cierra el Metro los últimos vagones* y con el subtítulo siguiente: *Usados por gays para el destrampe, el GDF los cerrará por las noches después de las 22:00 horas en las líneas 1, 2, 3, 9 [sic] y B*. Esto pudo comprobarse consultando la siguiente dirección: http://www.excelsior.com.mx/index.php?m=nota&id_nota=711439, el 14 de febrero de 2011.

El STC efectúa, periódicamente, la revisión de sus actividades constatando, recientemente, que la afluencia de usuarios a partir de las 22:00 horas, salvo excepciones, disminuye considerablemente, por lo que, para seguridad del pasaje, ha decidido dejar fuera de servicio los últimos vagones.

El estudio efectuado al respecto, no implica un problema específico; sino, únicamente, la decisión de evitar que, la escasa presencia de viajeros, pudiera producirlo.

Por tanto, el STC ha resuelto que, a partir de las 22:00 horas, los últimos vagones de los trenes quedarán fuera de servicio. [Resaltado fuera del original]

3. Nota periodística, de fecha 5 de febrero de 2011, publicada en el portal de Internet del diario *Excelsior*⁴, misma que se transcribe a continuación:

Prohibición del metreo es para todas las preferencias sexuales, aclaran.

[...]

Durante las noches los vagones del Sistema de Transporte Colectivo Metro se convierten en refugio para decenas de parejas que encuentran en los trenes un espacio para ligar o para realizar actos sexuales.

Popularmente a esta actividad se le conoce como metrear y, aunque es un término que fue acuñado por la comunidad gay, las prácticas sexuales en las instalaciones del Metro también son cometidas por parejas heterosexuales.

*El viernes *Excelsior* dio a conocer que en las Líneas 1, 2, 3, 9 [sic] y B del Sistema de Transporte Colectivo, personal de vigilancia comenzó a restringir el acceso a los últimos tres vagones de cada tren **para combatir los encuentros sexuales ocasionales.***

*Sobre esto, la jefatura de la estación Garibaldi, Línea B, puntualizó que las acciones no estaban dirigidas a un grupo en específico, sino contra **un tipo de actividades que están prohibidas en la Ley de Cultura Cívica del DF.***

*Esta disposición señala en su artículo 5, fracción IV que **“se comete infracción cuando la conducta tenga lugar en inmuebles, espacios y vehículos destinados al servicio público de transporte[“].**⁵*

[...]

Postura del Metro

Sobre las restricciones que se aplican en algunas líneas del Metro, el STC emitió ayer un boletín en el que detalla que la reducción de vagones a partir de las 22:00 horas corresponde a una medida de seguridad para los usuarios debido “a la escasa presencia de viajeros”. [Resaltado fuera del original]

4. Nota periodística, de fecha 5 de febrero de 2011, publicada en el periódico *La Jornada*, titulada *Cerrarán desde las 22 horas los últimos vagones del Metro*⁶, en la que se señala:

³ Consultado en http://www.metro.df.gob.mx/comunicados/detalleComunicados.html?id_comunicado=593, el 11 de febrero de 2011.

⁴ Consultada en http://www.excelsior.com.mx/index.php?m=nota&id_notas=711439, el 14 de febrero de 2012.

⁵ Se refiere a lo establecido en el Artículo señalado, mismo que determina: “Artículo 5.- Se comete infracción cuando la conducta tenga lugar en: I. [...]; IV. Inmuebles, espacios y vehículos destinados al servicio público de transporte;[...].”

Por seguridad de los usuarios, el Sistema de Transporte Colectivo (STC) Metro informó que a partir de las 22 horas, los últimos vagones de los trenes no serán abiertos al público **en las 175 estaciones de la red**, **para evitar los riesgos producidos por la escasa presencia de personas**.

En un comunicado, el Metro explicó que se tomó esta medida debido a que el número de usuarios baja de manera considerable a partir de esa hora y descartó que esta decisión genere problemas.⁸

El pasado jueves, alrededor de las 23 horas **se pidió a los usuarios de los últimos vagones que se pasaran a los de adelante, lo que generó molestia y reclamos hacia el personal de seguridad**. Varias personas consideraron [sic] esto como un acto homofóbico, ya que parejas del mismo sexo suelen subirse a los últimos carros.

[...]. [Resaltado fuera del original]

5. Nota periodística, de fecha 5 de febrero de 2011, publicada en el diario *Milenio*, titulada *Los últimos vagones del Metro, cerrados “para seguridad del pasaje”*⁹, misma que se transcribe:

*“En esa zona, **por las noches, suceden cosas**”*

Todo el mundo se sorprendía y pocos cuestionaban, pero las autoridades del Metro tenían sus motivos, mismos que hace unas noches, a partir de las 22:00, los llevaron a prohibir la entrada en los últimos carros del tren subterráneo.

*Desde hace una semana lo hicieron en todas las estaciones. Piquetes de policías, hombres y mujeres aparecían en los pasillos que cubren los últimos dos vagones. **Simplemente se prohibía la entrada. No había información precisa.***

— ¿Por qué?

— *Es que mire —dijo un policía.*

— *Mire qué.*

— *Allá.*

Y ahí estaban, mirando hacia todos lados, sin dar ninguna explicación a los curiosos y el aumento de sospechas. Los rumores nocturnos corrían por los pasillos del subterráneo. Y pasaban los días. Y las noches.

— *Es que **en esas zonas, ya por la noche, suceden cosas** —soltó un vigilante, mientras otros se encogían los hombros.*

— ***Hay muchos gays; hacen sus cosas, usted sabe...** —secundó otro vigilante.*

[...]

⁶ Consultada en la página web del diario el 5 de febrero de 2011: <http://www.jornada.unam.mx/2011/02/05/index.php?section=capital&article=031n3cap>.

⁷ A la fecha en que ocurrieron los hechos de la queja, el STC contaba precisamente con 175 estaciones, distribuidas en las once líneas de transporte. Esto, según su página web, consultada en febrero de 2011: <http://www.metro.df.gob.mx/operacion/cifrasoperacion.html>. Aunque la medida adoptada por las autoridades del STC no implicaron el cierre de vagones en todas las estaciones ni en todas las líneas del mismo.

⁸ Aunque posteriormente se identificó que también existía disminución en las horas antes de las 6 horas.

⁹ De la cual este Organismo tuvo conocimiento, al elaborar la síntesis informativa, el 05 de febrero de 2011.

Y fue hasta ayer, luego de que se desatara una serie de rumores entre usuarios y afirmaciones de policías —en el sentido de que gays “hacían cosas indebidas”—, que las autoridades del Metro emitieron un boletín donde anuncian: [...] ¹⁰.

6. Nota periodística, de fecha 6 de febrero de 2011, publicada en el periódico *La Jornada*, titulada *Tumultos y críticas por el cierre nocturno de vagones del Metro*¹¹, misma que refiere:

Tachan usuarios la medida como absurda y discriminatoria hacia la comunidad gay.

Algunos viajeros apoyan la restricción para evitar asaltos, pero padecen aglomeraciones.

La decisión de las autoridades del Sistema de Transporte Colectivo Metro de restringir el acceso a los últimos vagones de los trenes después de las 22:00 horas, generó posiciones encontradas entre los usuarios: para algunos es una “medida absurda” y “discriminatoria” hacia la comunidad homosexual, y para otros es una “manera de garantizar la seguridad”.

*Lo cierto es que la medida, que a decir de las autoridades se implementó apenas el viernes por la noche, **provocó que minutos antes de la medianoche se registraran aglomeraciones características de horas pico.***

***“Es inútil una restricción como ésta. Es mentira que la razón fuera la inseguridad. Todos sabemos que es por la comunidad gay y ello toma otra perspectiva”**, aseguró Karina Mora, quien abordó un vagón minutos después de las 23:00 horas en la estación General Anaya.*

*En la parte final de los andenes, elementos de la Policía Auxiliar restringían el paso. Explicaban que la medida era “para proteger la integridad de los usuarios”, pues durante las últimas semanas **“se habían registrados asaltos”**.*

***A las 23:30 horas, los vagones 2096 y 2097 del convoy de la Línea 2, que corre de Taxqueña a Cuatro Caminos, venían llenos. En la estación Allende el conductor tuvo que realizar cuatro intentos para el cierre de puertas: “Vamos tan apretados como a la hora que entro a la escuela”**, refirió un joven.*

“Si es para evitar asaltos está muy bien. Viajo seguido a estas horas y es cierto que el Metro es utilizado por algunos para ‘ligar’, no es una cuestión de discriminación por preferencia sexual, ni nada por el estilo, pero sí me ha tocado ver cada cosa; también he sabido de asaltos”, indicó Andrés Cruz, vecino de Coyoacán que se dirigía a la estación Miguel Ángel de Quevedo de la Línea 3.

*En la estación Hidalgo de la Línea 2, con dirección a Cuatro Caminos, **se registró un intervalo de nueve minutos entre cada tren. Tras el arribó de un convoy a las 23:31 horas, el siguiente llegó a las 23:40, lo que provocó aglomeraciones. A diferencia de lo que ocurre en horas pico, en que hay vagones exclusivos, en esta ocasión las mujeres tuvieron que pelear cada espacio para ingresar.***

¹⁰ Se refiere al contenido del comunicado de prensa, mismo que por economía procesal no se reproduce toda vez que se hizo alusión al mismo en el numeral 2 de este mismo documento.

¹¹ De la cual este Organismo tuvo conocimiento, al elaborar la síntesis informativa, el 06 de febrero de 2011.

“Está mal. Hay mucha gente que viaja a estas horas y necesita el servicio. Yo soy del ambiente (gay) y sí me siento discriminado. La ciudad se ha abierto y debemos mantenernos en esa línea. Además es un mito urbano que vengamos a fajarnos aquí”, refirió Adrián.
[Resaltado fuera del original]

7. Correo electrónico del 9 de febrero de 2011, suscrito por el peticionario Manuel Amador Velázquez, recibido en oficialía de partes de este Organismo en la misma fecha, mediante el cual presentó queja, en los siguientes términos:

Sobre las acciones del STC-Metro cometidas específicamente por cerrar los últimos tres vagones después de las 10 de la noche en ciertas estaciones, esto a inicios de semana.

Estas acciones por parte del STC-Metro es ya una noticia que ha trascendido la opinión pública, donde prevalece el tema de que fue una acción que se realizó por motivos de que el último vagón se había convertido en espacio de ligue, socialización de la comunidad lésbica, gay, bisexual y transgénero y que hasta prácticas sexuales no sólo de parte de la comunidad gay, es decir de un grupo específico más bien de todos [sic].

*[...] el STC-Metro señala que fue también por razones de seguridad pues se había convertido en un espacio para cometer delitos y robos. **Lo que sí es cierto que es que este tema hoy en día se ha convertido en una nota que ante la opinión pública promueve la discriminación y la homofobia**, pues ha trascendido que las razones por las cuales se tomó esa iniciativa fue por los temas ya expuestos que atañen a la comunidad homosexual de esta ciudad.*

Dichas acciones por parte del STC-Metro contribuyeron en el imaginario colectivo a fomentar el estigma, la homofobia y la discriminación hacia las personas LGBTTTI¹²**, detrás de estas acciones ha y [sic] posturas por parte del STC-Metro muy conservadoras y moralistas, bajo el símbolo de lo saludable y lo moralmente bueno que según el STC-Metro no es lo sano, **se construye en el imaginario social una imagen de la homosexualidad como lo insalubre, lo insano para la sociedad y ahí está en ese sentido las acciones homofóbicas que contribuye el STC-metro a que se generen y que se fomentan en la sociedad.

[...]

Además el STC-Metro está incumpliendo los acuerdos que se firmaron con la sociedad civil sobre el tema de promover acciones contra la no discriminación en mayo del 2007, convenio que no ha prescrito y que la CDHDF fue testigo. [Resaltado fuera del original]

8. Opinión periodística de Sergio Alan Villarreal, de fecha 10 de febrero de 2011, publicada en el portal de Internet *Notiese*¹³, titulada “El metro, la homofobia y el último vagón social”, la cual señala:

*Otra vez, el tema es el metro, la etiqueta y el estigma. Las declaraciones contenidas en una nota del diario *Excélsior*, fechada el 4 de febrero, marcan la pauta. Titulada “Ponen fin a la ‘cajita feliz’; cierra el Metro los últimos vagones”, incluye expresiones controvertibles por parte de funcionarios públicos. “Después de las 22:00 horas, los*

¹² Debe entenderse por comunidad LGBTTTI, aquella que incluye a personas lesbianas, gays, bisexuales, transexuales, travestis, transgénero e intersexuales.

¹³ Agencia especializada de noticias sobre salud, sexualidad y SIDA. http://www.notiese.org/notiese.php?ctn_id=4663

usuarios que quieran abordar uno de los últimos tres vagones del Metro, en las Líneas 1, 2, 3, 9 y B, no podrán hacerlo porque el Sistema de Transporte Colectivo decidió prohibir el acceso debido al comportamiento de algunos homosexuales”, dice la entrada de la nota.

De nuevo, la marca sobre el ánimo de una colectividad plural y una realidad que existe, pero que es abordada bajo la visión del prejuicio. “Por los gays, porque se estaban apoderando de las instalaciones. Se tienen hasta grabaciones en las que se está practicando sexo oral”, explicó a Excélsior un oficial que resguardaba el andén de la estación Bosque de Aragón, de la Línea B”, reporta el diario.

Luego, las declaraciones de Carlos Martínez, jefe de la estación Garibaldi: “Se hace porque ya en las últimas horas de servicio se están dando situaciones entre parejas, de hombre-hombre, hombre-mujer o mujer-mujer. Muchos usuarios se quejan y nosotros tenemos que hacer algo”. Varios medios de comunicación replican de inmediato la información en internet.

Sin embargo, como ya han comentado varias personas, siempre habrá un “último vagón”. Tal vez logren que la gente vaya más junta, pero esa no parece ser la medida más sensible, efectiva y consciente.

El desmentido escueto

El mismo 4 de febrero, en la página oficial del Sistema de Transporte Colectivo Metro (STC Metro) aparece un comunicado que contradice, de manera implícita, las declaraciones de los funcionarios entrevistados por Excélsior. “El STC efectúa, periódicamente, la revisión de sus actividades constatando, recientemente, que la afluencia de usuarios a partir de las 22:00 horas, salvo excepciones, disminuye considerablemente, por lo que, para seguridad del pasaje, ha decidido dejar fuera de servicio los últimos vagones”, explica.

“El estudio efectuado al respecto, no implica problema específico; sino, únicamente, la decisión de evitar que, la escasa presencia de viajeros, pudiera producirlo. Por tanto, el STC ha resuelto que, a partir de las 22:00 horas, los últimos vagones de los trenes quedarán fuera de servicio”, agrega el escueto comunicado de la institución que el 18 de mayo de 2007 firmó un convenio con 30 organizaciones civiles de la diversidad sexual, en el cual se comprometió a abandonar las acciones discriminatorias hacia ese sector social en dicho medio de transporte.

La reacción desde el prejuicio; luego, el cambio de matiz

Y se suelta la ola de comentarios de lectores bajo ópticas variadas, algunos incluso cargados de evidente homofobia, en el sitio web de Excélsior, en la página donde está publicada la nota. El prejuicio recibe con estas declaraciones de funcionarios públicos el impulso adecuado para expresarse, visibilizarse, justificarse y confirmar su presencia social. Comprensible, por supuesto, era de esperarse.

El diario le da seguimiento al tema. Al día siguiente publica el texto titulado “Prohibición del metro es para todas las preferencias sexuales, aclaran”. La nota se presenta con un matiz distinto de la publicada 24 horas antes, a partir de la naturaleza de las declaraciones.

“Sobre esto, la jefatura de la estación Garibaldi, Línea B, puntualizó que las acciones no estaban dirigidas a un grupo en específico, sino contra un tipo de actividades que están prohibidas en la Ley de Cultura Cívica del DF”, rectifica la nueva versión periodística.

Un diputado local incorporado al PRD avala la acción del STC Metro, aunque suelta la necesaria y obligada declaración de quien preside la Comisión de Derechos Humanos de la Asamblea Legislativa del Distrito Federal: "Estaremos pendientes de que no haya prácticas discriminatorias, porque lo que no es admisible es que una medida de orden tenga algún destinatario específico".

Pero ese destinatario existe, la evidencia periodística lo señala, aunque la institución involucrada haya respondido con un comunicado que buscó corregir los alcances públicos inevitables de una decisión que había decidido manejar con un bajo perfil mediático.

Urgente, analizar de manera abierta y transparente esta realidad

Lo importante para la ciudadanía del Distrito Federal es darse cuenta de que las oportunidades hay que aprovecharlas para avanzar en lo colectivo. Tal vez este sea el momento social adecuado e inaplazable para abordar este tema a fondo, de manera abierta y transparente. Que se acaben las ambigüedades y sea analizado con apertura, responsabilidad y conciencia por parte de la sociedad, con la participación de las autoridades mismas y la Comisión de Derechos Humanos del Distrito Federal.

Por supuesto, los actos sexuales en lugares públicos se dan en parejas heterosexuales y homosexuales por igual. En particular, el metro es, además de transporte público, un espacio compartido donde se registra una gran diversidad de hechos cotidianos en una de las megalópolis más pobladas y transitadas del planeta, tan plural como la misma expresión humana. No es cuestión de orientación sexual, estatura o color de piel. La gente a veces va tensa o divertida; en algunas ocasiones busca el desfogue de sus ánimos reprimidos y encuentra motivos para reír, empujar o gritar, busca con quien coquetear o platicar, o simplemente va serena, sumida en sus reflexiones o tan agotada que termina por quedarse dormida.

En el caso del último vagón, algunos lo buscan para ligar y pasar al adrenalínico hecho de atreverse a lo sexual en un transporte público. Pero más que justificar o condenar a priori esta realidad, es indispensable, en este momento coyuntural histórico para la sociedad capitalina, analizarla de manera colectiva, con objetividad y responsabilidad social.

Cierto es también que otras y otros, muchas personas gays y bisexuales, prefieren el último vagón para transportarse en un ambiente cómodo y sin homofobias, no porque quieran tener sexo ahí, sino simplemente para jotear, conocer a alguien o intercambiar afecto con su pareja como cualquier heterosexual lo hace en cualquier lado, pero en este caso sin la incomodidad de las miradas del prejuicio.

Salirse del último vagón social

La población con orientación sexual distinta de la heterosexual es tan diversa como la sociedad misma. Hay algunos que viajan en la retaguardia social (incluso hay personas con orientación homosexual que son integrantes activas de las instituciones más conservadoras del país), pero otros marcan el rumbo en la vanguardia colectiva.

Resulta muy interesante observar que hay mujeres y hombres que aman a personas de su mismo sexo y deciden con evidente empoderamiento personal salirse del último vagón social, desprenderse de las etiquetas, el estigma y la automarginación.

Vaya que es preciso enfatizar ahora que expresar los afectos o besar a la pareja en un lugar público no es delito ni falta administrativa en el Distrito Federal. Y eso lo están haciendo efectivo muchas parejas gays en toda la ciudad, sobre todo jóvenes, ejerciendo sus derechos y la igualdad que les garantiza la ley y la propia Constitución, al igual que lo hace desde hace mucho cualquier pareja heterosexual.

La juventud marca la tendencia global inevitable: detesta los autoengaños sociales

La sociedad evoluciona ahora más rápido, gracias a la inmediatez de las comunicaciones y la apertura informativa, que es una tendencia global ya muy definida. La transparencia es lo que marca la pauta. La juventud detesta los autoengaños sociales. Y es la juventud la que señala el camino a seguir en el actual entorno que clama por soluciones inmediatas, sobre todo a través de internet, sede de las redes sociales, la nueva herramienta que está acelerando los cambios inevitables en las sociedades, aquí y en muchas otras partes del mundo.

En nuestro caso, el Distrito Federal es la locomotora del avance social incluyente en este tren llamado México. Es la población misma la que ha impulsado los cambios y el poder gubernamental local ha atendido en ocasiones afortunadas ese sentir colectivo, que aquí suele ser más incluyente e igualitario que en otras regiones del país donde los sectores sociales vulnerados están más desprotegidos. Y aunque a veces aparecen algunas expresiones todavía retardatarias, más que buscar culpables es preciso encontrar soluciones responsables, sensibles, incluyentes y conscientes.

Las autoridades emanadas de la izquierda mexicana, si bien han demostrado que son imperfectas en el ejercicio de su desempeño público, han tomado también decisiones acertadas, sensibles e incluyentes, han sabido rectificar. Es justo y pertinente reconocer sus aciertos pero también, como en este caso, ayudarlas a ser más responsables y conscientes en sus acciones, para avanzar todas y todos juntos hacia un destino más justo, igualitario, civilizado y generoso para todas las personas. En todo caso, vamos en el mismo tren social hacia un destino compartido.”

9. Correo electrónico del 10 de febrero de 2011, suscrito por el peticionario Irwin Genaro Salazar Vega, recibido en oficialía de partes de este Organismo en la misma fecha, mediante el cual presentó queja, en los siguientes términos:

El día 9 de febrero de 2011 alrededor de las 22:30 horas al dirigimos a nuestros domicilios, personal de seguridad del Sistema de Transporte Colectivo Metro nos impidió el acceso a los últimos vagones del metro, argumentando que eran órdenes superiores y sin justificación alguna violaron, entre otros, nuestro derecho al libre tránsito. Dicha medida es discriminatoria y arbitraria.

10. Correo electrónico de 11 de febrero de 2011, suscrito por la persona peticionaria 3, recibido en oficialía de partes de esta Comisión, el 14 de febrero de 2011, mediante el cual presenta queja, en los siguientes términos:

Motivo: Evitan el uso de los [ú]ltimos vagones del metro a partir de las 10:00 P.M en la [i]nea B que va de Buenavista a Ciudad Azteca.

[...]

En que me afecta: Afecta mi derecho a ir como gente, como humano y no como animal, todo apretado entre cientos de gentes que regresan de trabajar por esa [i]nea incluso a horas como las 12:00 P.M. Y no

hay excusa para decir que es porque hay poca gente y no se requieren todos los vagones, en esa línea B, el metro siempre circula hasta su máxima capacidad y se hace insostenible cuando va lleno cada vagón, AHÍ NINGUN HOMOSEXUAL TIENE ESPACIO PARA RELACIONES SEXUALES O PARA CUALQUIER DELINCUENTE, LOS DEMAS PASAJEROS NO SE LOS PERMITIRIAN, NO HAY EXCUSA, HAY LINEAS COMO ESTA EN QUE NO SE DEBE HABILITAR EL USO DE LOS ULTIMOS VAGONES.

11. Acta circunstanciada del 18 de febrero de 2011, suscrita por personal de esta Comisión, en la que consta lo siguiente:

[...] compareció la persona peticionaria Manuel Amador Velázquez, quien [...] exhibió diversas notas donde se ha dado difusión a los hechos motivo de la queja y de los comentarios que entorno a ellos se han emitido los cuales considera que [a los integrantes de la comunidad LGBTTTI] los estigmatizan.

12. Comentarios de lectores del diario Excelsior¹⁴, a la nota periodística publicada por el mismo periódico, en su portal electrónico, de fecha 4 de febrero de 2011, titulada *Ponen fin a la "cajita feliz"; cierra el Metro los últimos vagones*, referida en la evidencia 2, de este mismo documento. Entre las opiniones, destacan las siguientes:

- **QUE LAS AUTORIDADES NO SE PUEDEN COORDINAR BIEN, Y SIMPLEMENTE QUE BAJEN A LAS PERSONAS QUE HACEN ESE TIPO DE ACTOS QUE SEAN DETECTADAS CON LAS CÁMARAS. POR CULPA DE UNOS CUANTOS VAMOS A PAGAR VARIOS USUARIOS DEL METRO. [...]**
- *[...] como usuario, es horrible tener que ir apretado en el metro a esas horas por una medida sin pies ni cabeza. Y agrego: [...] Lo que deberían hacer es MEJORAR la vigilancia, porque el personal y la infraestructura la tienen, pero tratan de solucionar el problema con medidas primitivas y sin sentido como recortar los vagones o cerrar pasillos. Pero es bien sabido que el director del STC es muy homofóbico, para acabarla de amolar.*
- *No todos buscamos tener sexo en el último vagón, creo yo que es la confianza y la seguridad de saber que se viaja en un vagón donde compartes ese pequeño espacio con gente igual, aun que por culpa de unos paguemos todos.*
- *Y que si es por que [sic] asaltan en el metro... pues tendr[í]a[n] que cerrar todos los vagones.*
- *[...] una cosa es conocer gente en el metro y otra tener actos sexuales en un lugar publico (sic), eso simplemente respeto, si queremos ser respetados hay que aprender a respetar, ademas (sic) esto tambien (sic) sucede porque no existe muchos espacios en el Df (sic), abiertos a la convivencia, la sociedad machista, y otros factores, aunque claro tampoco por unos cuantos Pecadores, Debmos (sic) pagar todos, ya quer (sic) no todos somos así (sic), pero de que los hay los hay. [Resaltados fuera del original]*

13. Oficio CJ/SEL/CDJ/000347, de fecha 1 de marzo de 2011, recibido en esta Comisión el día 4 de marzo de 2011, signado por el Coordinador de Servicios Jurídicos del STC, en el cual se señala que:

[...] las acciones de disminuir de 9 a 6 carros los trenes, se viene realizando desde el 2 de febrero del año en curso [2011], siendo en

¹⁴ Consultada la información el 18 de febrero de 2011, en la dirección http://www.excelsior.com.mx/index.php?m=nota&id_notas=711439.

forma escalonada a partir de las 22:00 horas, en las líneas 1, 2, 3, 8 y B; cabe señalar que **esta acción es una prueba prototipo, encontrándose en un proceso de observación para determinar su factibilidad operativa, por lo que aún no se elaboran documentos oficiales que instruyan la aplicación de ésta disposición; dicha medida est[á] encaminada a salvaguardar nuestras instalaciones en las horas que se tiene una demanda menor de servicio, evitando que los carros sean dañados con graffitis y se rayen los cristales.**

También se considera que es una medida de seguridad el que se transporten los usuarios en los primeros seis carros en este horario, ya que el conductor tiene una mejor perspectiva en la apertura y el cierre de puertas. Por otra parte, el personal de la policía contratada que se encuentra resguardando la zona fuera de servicio, puede realizar una mejor supervisión del and[é]n y atender con mayor probidad, por reducirse la superficie a vigilar, cualquier solicitud de nuestro público usuario.

Por último, hay que hacer énfasis que estas acciones van encaminadas a brindar un mejor servicio sin distingo de g[é]nero, tanto en la operación como en términos de seguridad (prevención) en las horas de mínima demanda, además de disminuir sensiblemente el desgaste de las instalaciones.
[Resaltado fuera del original]

14. Acta circunstanciada del 24 de marzo de 2011, suscrita por personal de este Organismo, en la cual hizo constar lo siguiente:

El día de hoy, a las 22:40 acudí a la estación Garibaldi de la línea 8 del Sistema de Transporte Colectivo Metro y pude observar que en el andén con dirección a Constitución de 1917 había mariposas¹⁵ que impedían el paso a los últimos tres vagones del Metro; sin embargo, al avanzar el tren por todas las estaciones de dicha línea, hasta la terminal Constitución de 1917, pude observar que no todos los andenes se encontraban cerrados.

En los andenes con dirección a Constitución de 1917 de las estaciones Bellas Artes, San Juan de Letrán, Salto del Agua, Doctores, La Viga, Santa Anita, Coyuya, Iztacalco, Apatlaco, Aculco, Escuadrón 201, Atlalilco y Cerro de la Estrella no había algún elemento material o humano que impidiera el paso a las personas usuarias a los últimos tres vagones del metro.

Por lo que hace a los andenes con dirección Constitución de 1917 de las estaciones Obrera, Chabacano, Iztapalapa y UAM-I, éstas sí contaban con mariposas o elementos de la Secretaría de Seguridad Pública que impedían el paso a las personas usuarias; en la estación Chabacano, pude observar que había un importante número de personas en el andén, algunas de las cuales no pudieron abordar el tren por lo que debieron esperar.

Posteriormente, a las 23:07 inicié el recorrido contrario, desde la terminal Constitución de 1917 hasta el metro Salto del Agua; todos los andenes tenían la restricción para abordar los últimos tres vagones, excepto la estación Escuadrón 201. Durante dicho recorrido pude apreciar que en la estación Cerro de la Estrella se debían hacer varias maniobras con la finalidad de que no entrara público usuario a los

¹⁵ Dispositivos físicos formados con una tabla, de aproximadamente un metro de alto por uno de ancho, pintadas generalmente de color naranja, con las que se hace la división entre los primeros vagones del tren y los últimos seis

últimos tres vagones, para lo cual eran requeridos tres elementos de la Secretaría de Seguridad Pública. Asimismo, en la estación Apatlaco, la escalera sur se encontraba cerrada totalmente. Todos los trenes que pude ver en dirección contraria a la que iba, tenían a bordo de los últimos tres vagones a personas usuarias.

Posteriormente, a las 23:20 horas transbordé hacia la estación Salto del Agua de la línea 1 y abordé el tren en el andén dirección Pantitlán, hasta la estación Pino Suárez; en las tres estaciones (Salto del Agua, Isabel la Católica y Pino Suárez) había restricciones para abordar los últimos tres vagones y todos los trenes que observé en sentido contrario tenían dichos vagones sin alguna persona usuaria.

En la estación Pino Suárez me entrevisté con el elemento de la Secretaría de Seguridad Pública del Distrito Federal que vigilaba el cierre de los últimos vagones en el andén dirección Pantitlán, quien a preguntas expresas indicó desconocer el motivo por el cual se había determinado cerrar los andenes, pues a él sólo le habían dado la orden de que permaneciera en ese lugar e impidieran el paso de las personas usuarias.

El policía manifestó su inconformidad con permanecer en un solo lugar desde las 22:00 horas hasta el cierre de los vagones, señalando que preferiría hacer rondines a lo largo del andén para mejorar la seguridad.

Indicó asimismo que sí ha tenido enfrentamientos verbales con el público usuario, quien manifiesta su inconformidad con la aplicación de la medida, aunque señaló que éstos han disminuido, pues la gente ya comenzó a acostumbrarse con la misma.

15. Acta circunstanciada, del 28 de marzo de 2011, suscrita por personal de este Organismo, en la cual se hizo constar lo siguiente:

El día de hoy, a las 13:30, [se llevó a cabo] una reunión con personal del Sistema de Transporte Colectivo 'Metro', estando presentes el ingeniero Francisco Bojórquez Hernández, Director General, así como los licenciados Francisco de Souza, Director de Medios, Luis Enrique Villatoro Martínez, Gerente de Seguridad Institucional, Luis Ángeles Mayorga, Coordinador de Servicios Jurídicos, Gabriel Mayo Morales, Apoderado Legal, y Juan Carlos D. Aguilar, Apoderado Legal.

[...]

[Respecto a los hechos de la queja] el ingeniero Bojórquez, Director del Sistema, señaló en primer lugar que lo que se dijo en los medios de comunicación masiva era falso, pues no conocían a los supuestos servidores públicos que habían hecho los comentarios respectivos y no laboraban para el Sistema; indicó que no se puede hacer eco de lo que dicen los medios ni tampoco pueden oficializar un asunto de prensa, pues no es válido construir una institución en algo que es falso. Asimismo enfatizó que no iniciarían ninguna investigación sobre ello ni se pronunciarían al respecto ya que de hacerlo estarían asumiendo que lo que se dijo era cierto.

Advirtió que dentro del Sistema hay una enorme cantidad de quejas y ellos deben atenderlas todas, ejemplificó algunas de las situaciones que se viven día a día en las instalaciones del Metro y argumentó que las acciones que toman se deben a esas quejas; dijo que seguirán trabajando con cariño hacia todas las personas usuarias, a fin de transportarlas con calidad, eficiencia y a un buen precio.

Consideró que el Metro es frágil, pues cualquiera puede entrar y provocar un desastre e incluso provocar tragedias nacionales, por lo que buscaban que dicha situación no aconteciera. Expuso que han buscado la capacitación del todo el personal que labora en el Sistema, específicamente con los policías.

Señaló también que tienen firmados convenios con organizaciones civiles de la comunidad LGBTTTI y tienen una estrecha relación con ellas, por lo que consideran que la presente queja no habla por toda la comunidad referida y sólo por una parte de la misma [...].

Ante ello, intervino el licenciado Mayorga, Coordinador Jurídico del Metro, quien señaló que las medidas de seguridad no estaban dirigidas hacia cierto sector de la población, y reiteró que aún no se lograba entender cuál era la presunta violación que se estaba investigando en la presente queja.

Asimismo, intervino nuevamente el Director del Sistema, el ingeniero Bojórquez, quien indicó que se estaba buscando el apoyo de psicólogos de la Universidad Nacional Autónoma de México para que se les asesorara respecto al tema de protección y reconocimiento de la comunidad LGBTTTI, por lo que consideró que no se debían hacer políticas públicas sobre lo que opine un particular (el peticionario de la presente queja), pues eso no es lo que se debe entender por democracia [...]; sin embargo, no están negados a acatar las solicitudes de las autoridades en el tema de respeto a los derechos de este grupo de población.

Aclaró que las prácticas sexuales realizadas por algunas personas dentro de las instalaciones del Metro, no son un derecho con el que cuenten y por ello, cuando son sorprendidos realizándolas, son remitidos al Juzgado Civico correspondiente (en caso de personas de la comunidad LGBTTTI) o al Ministerio Público (cuando las prácticas son cometidas por hombres hacia mujeres sin su consentimiento).

[...]

16. Oficio 10000/DG/000390, del 29 de marzo de 2011, suscrito por el ingeniero Francisco Bojórquez Hernández, Director General del STC, recibido en la oficialía de partes de esta Comisión el 5 de abril de 2011, mediante el cual se remitió un DVD conteniendo diversas videograbaciones, en las que, según se indicó, se apreciaban algunos de los incidentes ocurridos al interior de las instalaciones del STC y que justificaban la instrumentación del cierre de los vagones en comento.

17. Acta circunstanciada de fecha 9 de abril, en la que personal de este Organismo dio fe de revisar el DVD recibido en esta Comisión el 5 de abril de 2011, por parte del STC e identificar de él lo siguiente:

De la revisión de dichas videograbaciones, se encontró que los registros dan cuenta de siete incidentes cometidos los días 4 de febrero de 2010, 25 de noviembre de 2010, 16 de enero de 2011, 4 de marzo de 2011, 10 de marzo de 2011 y 19 de marzo de 2011 (uno no tiene fecha), en diversos horarios del día y en varias estaciones de la red, sin que se observara alguna relación con la instrumentación de la medida de seguridad aplicada, vinculada con los últimos vagones de las unidades.

18. Acta circunstanciada, de 20 de abril de 2011, suscrita por personal de este Organismo, en la que dejó constancia de la reunión que se llevó a cabo entre personal de este Organismo y personal del STC en los siguientes términos:

El día de hoy, [...] el Presidente de la Comisión de Derechos Humanos del Distrito Federal [...], el Secretario de Vinculación con

Organizaciones de la Sociedad Civil [...] [y la Cuarta Visitadora General], sostuvimos una reunión con personal del Sistema de Transporte Colectivo 'Metro' (STCM).

Por parte del STCM estuvieron presentes el ingeniero Francisco Bojórquez Hernández, Director General, así como los licenciados Francisco de Souza, Director de Medios, Luis Enrique Villatoro Martínez, Gerente de Seguridad Institucional, Luis Ángeles Mayorga, Coordinador de Servicios Jurídicos, Gabriel Mayo Morales, Apoderado Legal, y Juan Carlos D. Aguilar, Apoderado Legal.

El tema de la reunión, entre otros, fue la queja citada al rubro.

Al respecto se expusieron los antecedentes del caso, el contenido de la queja, la información proporcionada por las autoridades y los planteamientos formulados por esta Comisión —la información retomada fue sustantivamente la de la reunión llevada a cabo el 28 de marzo y la solicitud de información del 8 de abril—.

Una vez que cada una de las partes externó sus inquietudes y posturas institucionales, se tomaron los siguientes acuerdos:

- El STCM rendirá la información solicitada por esta Comisión.
- El STCM analizará el contenido de la propuesta de “disculpa” o “rectificación” de información para emitir un comunicado de prensa.
- La CDHDF planteará a las personas peticionarias la posibilidad de llevar a cabo una reunión con las autoridades del STCM, en la que puedan llegar a una especie de mediación. Lo anterior sólo es complementario de las acciones para que emitan un comunicado público. También es independiente de las acciones que deben llevar a cabo para dar certeza jurídica a la medida adoptada sobre el cierre de vagones.

En relación con lo anterior, si la reunión se concreta, el STCM puede presentar la propuesta de comunicado a las personas peticionarias en dicha reunión.

19. Oficio GJ/SEL/CSJ/000694, del 13 de mayo de 2011, suscrito por el Coordinador de Servicios Jurídicos del STC, Luis Ángeles Mayorga, y recibido en oficialía de partes de esta Comisión el mismo 13 de mayo de 2011, a través del cual se informó lo siguiente:

[...] la Dirección de Transportación cuyo objetivo institucional es el de proporcionar al público usuario, un servicio de transporte colectivo en las mejores condiciones de seguridad y eficiencia, mediante el establecimiento de políticas y normas que permitan una adecuada operación de las estaciones, trenes, y puestos de control y de mando que conforman la red de servicio del Sistema de Transporte Colectivo; a través de su titular el Ing. Nahum Leal Barroso, quien en ejercicio de las facultades y obligaciones que le confieren las fracciones III, IV y V del artículo 32 del Estatuto Orgánico del Sistema de Transporte Colectivo, el cual refiere:

Corresponde a la Dirección de Transportación las siguientes facultades y obligaciones:

III.- Planear y organizar la implementación de dispositivos orientados a regular el acceso y circulación de usuarios, en las estaciones que conforman las (sic) red de servicio;

IV.- Determinar los programas para la prestación del servicio de transporte masivo en función de la demanda de transporte y someterlos a la aprobación de la Subdirección General de Operación;

V.- Determinar y supervisar la aplicación de medidas tendientes a mantener e incrementar la seguridad en la operación de las estaciones, trenes y puestos de control y mando,

Tuvo a bien determinar, que a partir del 02 de febrero del año en curso [2011], se disminuiría de 9 a 6 carros (vagones), la prestación del servicio de transporte de las 22:00 horas al fin de servicio, en las líneas 1, 2, 3, 8 y B. [Este resaltado, es fuera del original]

Esta medida **tiene como objetivos** los siguientes:

1. **Mejorar la eficiencia y eficacia de la operación; ya que transportar a los usuarios en los seis primeros carros en ese horario, proporciona al Conductor una mejor perspectiva en la apertura y cierre de puertas, lo que permite agilizar el servicio.**

2. **Incrementar la seguridad del público usuario; ya que el personal de la policía contratada y/o de seguridad institucional que resguarda la zona fuera de servicio y realiza recorridos de supervisión y vigilancia, se encuentra en situación de atender con mayor prontitud, por reducirse la superficie a vigilar, cualquier solicitud de ayuda o auxilio del público usuario.**

3. **Reducir sensiblemente el desgaste en las instalaciones, sobre todo del material rodante (trenes), ya que se evita, por la poca afluencia de usuarios en el horario en comento, que los mismos sufran daños en el área de transportación y/o cabinas traseras, tales como: graffitis, ralladuras en cristales, rupturas de lámparas, así como robos de extintores y manipulación de controles.**

Lo anterior se consideró como viable apoyándose en el estudio de campo (se anexa copia) consistente en el monitoreo del aforo de entradas de usuarios en diversas estaciones de las líneas 1, 2, 3, 8 y B; conteo que arrojó como resultado, que el ingreso de usuarios a las instalaciones decrece considerablemente a partir de las 22:00 horas, por lo que se determinó que con trenes de seis carros se atiende perfectamente la demanda de transporte en ese horario, en condiciones de seguridad eficiencia y eficacia.

A la fecha, se ha corroborado la factibilidad operativa de dicha determinación, situación por la cual ha dejado de ser una “prueba prototipo”. [Los resaltados, son fuera del original]

[...].

Es importante destacar que la medida obedece a cuestiones estrictamente de operación y de seguridad preventiva por parte del Organismo, lo que se hizo de conocimiento de la opinión pública a través de un COMUNICADO DE PRENSA¹⁶ emitido por el Director de Medios, vocero oficial del Sistema, en el que, tal y como lo señala esa Comisión en su oficio referido.

[...].

También es fundamental dejar en claro que esta medida nunca fue individualizada o limitada para algún usuario, sino fue generalizada, impersonal y debidamente sustentada en la determinación del funcionario competente para emitirla como es el Director de Transportación, medida que adicionalmente NO LIMITÓ NI RESTRINGIÓ LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO PÚBLICO DE

¹⁶ Se refiere al comunicado relacionado como evidencia 2, en este mismo documento.

TRANSPORTE QUE SE TIENE ENCOMENDADO BRINDAR A LA CIUDADANÍA y s[í] en cambio incrementó la seguridad y eficiencia en dicho servicio.

En conclusión, la decisión de disminuir de 9 a 6 carros (vagones), la prestación del servicio de transporte de las 22:00 horas al fin de servicio, en las líneas 1, 2, 3, 8 y B, a partir del 02 de febrero de 2011, no obedece a ninguna cuestión de discriminación, sino a una decisión, **ESTRICTAMENTE OPERATIVA**, avalada por un estudio previo y un ejercicio de la autonomía de gestión que tiene el Sistema de Transporte Colectivo para cumplimentar su objetivo general, siendo éste el de "Proporcionar un servicio público de transporte colectivo de pasajeros seguro y eficiente, mediante la construcción, mantenimiento, operación y explotación de un tren con recorrido subterráneo, superficial y elevado, a fin de contribuir a satisfacer las necesidades que en materia de transporte tienen los habitantes del Distrito Federal y de sus zonas conurbadas"; así como de **DETERMINAR Y SUPERVISAR LA APLICACIÓN DE MEDIDAS TENDIENTES A MANTENER E INCREMENTAR LA SEGURIDAD EN LA OPERACIÓN DE LAS ESTACIONES Y TRENES**. [El resaltado corresponde al original]

20. Acta circunstanciada del 25 de mayo de 2011, suscrita por personal de este Organismo, en la que se da fe de los siguientes hechos:

El día de hoy, a las 22:10 acudí a la estación Garibaldi de la línea B del Sistema de Transporte Colectivo Metro y pude observar que en el andén con dirección a Buenavista había restricciones para acceder a los últimos tres vagones del metro, aunque no era así en el andén con dirección Ciudad Azteca.

Posteriormente, acudí a la línea 8 del Metro y pude observar que, en ambos andenes de las estaciones Garibaldi, Bellas Artes y San Juan de Letrán no había restricción alguna para ingresar a los últimos tres vagones del tren; respecto a la estación Salto del Agua, la restricción sólo se estaba aplicando en el andén con dirección Garibaldi.

Después, transbordé a la línea 1, recorriendo las estaciones Salto del Agua, Isabel la Católica y Pino Suárez; todos los andenes tenían restricción para ingresar en los últimos tres vagones, sin embargo, en el andén de la estación Salto del Agua, dirección Pantitlán, no había algún elemento de la Secretaría de Seguridad Pública que restringiera el paso, por lo que pude abordar el último tren.

Finalmente, acudí a la línea 2 del metro, recorriendo las estaciones Pino Suárez y Zócalo; en ambas había restricciones para ingresar a los últimos tres vagones, aunque los trenes que pude observar llevaban personas usuarias en los dichos vagones, incluyendo el que abordé, por lo que pude pasar al vagón séptimo.

21. Acta circunstanciada del 12 de julio de 2011, suscrita por la Cuarta Visitadora General, en que da fe de los siguientes hechos:

El día 7 de julio de 2011 sostuve una reunión de trabajo en las instalaciones de esta Comisión con los siguientes funcionarios del Sistema de Transporte Colectivo Metro (STC Metro): Ing. Nahum Leal Barroso, Director de Transportación, Lic. Fernando de Souza Mayo Machorro, Director de Medios, Lic. Francisco Fernando Cervantes Ramírez, Gerente Jurídico y Lic. Luis Ángeles Mayorga, Coordinador de Servicios Jurídicos, asistiendo también el Lic. Jorge Yáñez López, Vicepresidente Nacional de la organización Diversa, Agrupación Política Feminista.

Los participantes en la reunión acordamos informarles a nuestros superiores los siguientes compromisos:

1. El STC Metro hará llegar a esta Comisión los pronunciamientos e información que, en su momento, la Dirección General de dicho sistema emitió en respuesta a la publicación de diversas notas periodísticas respecto al cierre de los últimos vagones del Metro y aquéllos mediante los cuales negó que dicha medida fuera discriminatoria.

2. El STC verificará si el **“Acuerdo entre organizaciones de la sociedad civil y el STC para la no discriminación”**, celebrado en mayo de 2007 –en el que la CDHDF fue testigo de la firma del mismo– aparece en el portal de Internet de dicho organismo. De no ser así, se compromete a subirlo a dicho portal.

3. La Comisión enviará al STC la propuesta de tarjetón que se distribuirá entre sus funcionarios y funcionarias de seguridad, elaborada por el Lic. Jorge Yáñez López, la cual contiene información relativa al respeto, protección y garantía del derecho a la no discriminación de la población LGBTTTI.

4. Los actores involucrados darán seguimiento al diálogo, a fin de establecer parámetros de medición respecto de la eficiencia y eficacia de dicho tarjetón, como instrumento para el respeto y garantía del derecho a la no discriminación.

5. El STC y la CDFHDF, darán seguimiento a la Campaña contra la Discriminación, a favor de todos los sectores de la población usuaria del transporte colectivo Metro y al proceso de capacitación y sensibilización dirigido al personal del STC, iniciado a partir del acuerdo referido.

22. Acta circunstanciada de fecha 20 de julio de 2011, suscrita por un Visitador Adjunto de esta Comisión, en la cual consta lo siguiente:

*El día de hoy, a las 22:00 horas, ingresé a la estación Garibaldi de la línea B del Sistema de Transporte Colectivo (STC), pudiendo abordar el último vagón del tren con dirección a Buenavista, pasando por la estación Guerrero, **que no contaba con restricción alguna para ingresar a los últimos tres vagones**, y llegando finalmente a Buenavista, donde volví a abordar el último vagón del tren, ahora con dirección a Ciudad Azteca, llegando nuevamente a la estación Garibaldi, **sin que hubiera alguna restricción en ésta y en Guerrero para abordar los últimos vagones.***

*Posteriormente, a las 22:16 horas, transbordé a la línea 8, donde sí había una mariposa que impedía el paso a los últimos tres vagones; sin embargo, **en la estación Bellas Artes no existía dicha restricción**, por lo que pude abordar el último vagón, llegando hasta la estación Chabacano. Pude apreciar que **no había restricción alguna en las estaciones San Juan de Letrán, Salto del Agua, Doctores, Obrera y Chabacano, para abordar los últimos tres vagones, en ambas direcciones.***

*Así, a las 22:32 horas, transbordé a la línea 9, **pudiendo abordar el último vagón del tren con dirección a Tacubaya, arribando a la estación Centro Médico, donde transbordé a la línea 3, abordando el último vagón del tren con dirección a Universidad a las 22:49 horas; recorrí las estaciones Etiopía / Plaza de la Transparencia, Eugenia, División del Norte y Zapata, sin que hubiera restricción en alguna para ingresar a los últimos vagones.***

Pude apreciar que **los últimos tres vagones del tren que abordé, transportaban a un número menor de personas, respecto a los seis primeros, llevando el último vagón solamente cuatro personas.**

Posteriormente, a las 23:03 horas, abordé en la estación **Zapata el último vagón del tren con dirección Indios Verdes**, recorriendo nuevamente las **estaciones División del Norte, Eugenia y Etiopía / Plaza de la Información, así como Centro Médico, Hospital General, Niños Héroeos y Balderas, sin que hubiera restricción en alguna para ingresar a los últimos tres vagones.**

Transbordé a la línea 1, abordando a las 23:14 horas, el último vagón del tren con dirección Pantitlán, recorriendo las estaciones Salto del Agua, Isabel la Católica, Pino Suárez, Merced, Candelaria y San Lázaro, **sin que existiera restricción en alguna para ingresar a los últimos tres vagones**; posteriormente cambié de dirección, abordando a las 23:30 el último vagón del tren con dirección Observatorio, recorriendo las estaciones Candelaria, Merced y Pino Suárez, existiendo una restricción física únicamente en Candelaria.

Finalmente, transbordé a la línea 2, pasando por las estaciones Pino Suárez y Zócalo, **sin que hubiera restricción en alguna de las dos para ingresar a los últimos tres vagones.** [Resaltado fuera del original]

23. Acta circunstanciada, en la que se hace constar que el 22 de julio de 2011, se obtuvieron del portal de Internet del STC los datos de operación siguientes:

Capacidad de pasajeros por tren ¹⁷			
Tren	Capacidad		
	sentados	parados	Total
6 vagones	240	780	1,020
9 vagones	360	1,170	1,530

Estaciones de mayor afluencia promedio en día laborable durante enero – marzo 2011 ¹⁸		
Líneas	Estación	Afluencia
2	Cuatro caminos	128,936
3	Indios Verdes	122,284
8	Constitución de 1917	109,199
A	Pantitlán	97,843
5	Pantitlán	97,307
2	Tasqueña	93,258
9	Pantitlán	84,509
2	Zócalo	74,874
3	Universidad	72,194
1	Observatorio	71,205

¹⁷ Consultado en la página <http://www.metro.df.gob.mx/operacion/index.html>

¹⁸ Consultado en la página <http://www.metro.df.gob.mx/operacion/estacmayafllu.html>

1	Zaragoza	59,974
1	Insurgentes	59,569
1	Chapultepec	58,659
9	Tacubaya	56,071
B	Buenavista	56,013
B	Ciudad Azteca	54,730
1	Merced	50,315
3	Copilco	47,664
1	Pantitlán	46,968
3	Deportivo 18 de marzo	45,736

Estaciones de menor afluencia promedio en día laborable durante enero – marzo 2011¹⁹		
Líneas	Estación	Afluencia
4	Santa Anita	1,943
6	Depto. 18 de Marzo	1,230
6	Vallejo	2,515
6	Tezozómoc	2,567
8	Chabacano	2,894
5	Valle Gómez	3,866
6	Instituto del Petróleo	4,090
4	Consulado	4,241
B	Guerrero	4,727
B	Morelos	4,894
5	Consulado	5,236
5	Hangares	5,368
7	Tacubaya	5,802
B	Bosque de Aragón	5,852
B	Ricardo Flores Magón	5,921
4	Talismán	6,043
2	Panteones	6,181
9	Ciudad Deportiva	6,294
4	Bondojito	6,509
8	Candelaria	6,670

**Afluencia por línea
enero - marzo 2011²⁰**

¹⁹ Consultado en la página: <http://www.metro.df.gob.mx/operacion/estacmenaflu11.html>

Línea	Total
1	58,984,552
2	66,140,062
3	56,713,633
4	6,393,720
5	19,296,095
6	11,124,599
7	19,895,880
8	32,852,910
9	24,735,149
A	21,099,525
B	37,344,566

24. Oficio GJ/SEL/CSJ/001111, del 15 de agosto de 2011, suscrito por el Coordinador de Servicios Jurídicos del STC, Luis Angeles Mayorga, recibido en oficialía de partes de esta Comisión el 19 de agosto de 2011, a través del cual remitió seis discos con imágenes en video captadas el 20 de julio de 2011²¹ de las 22:00 a las 24:00 horas, por las cámaras localizadas en los andenes de varias estaciones.

25. Acta circunstanciada de fecha 26 de agosto de 2011, en la que personal de este Organismo dio fe de visualizar en los seis discos, recibidos el 19 de agosto de 2011, lo siguiente:

Los discos mostraban las grabaciones realizadas en las siguientes líneas, estaciones y horarios:

Estación	Línea	Número de cámaras que mostraron imágenes de los últimos tres vagones	Horarios
San Lázaro	1	2	21:59 a 23:24 y 21:57 a 00:00
Pino Suárez	1	1	22:59 a 00:13
Insurgentes	1	2	21:59 a 00:00 y 21:59 a 00:00
Hidalgo	2	1	21:59 a 00:00
Zócalo	2	2	21:57 a 00:00 y 21:59 a 00:00
Zapata	3	2	23:24 a 00:13 y 23:53 a 00:16
Balderas	3	2	21:59 a 00:00 y 21:59 a 00:00
Centro Médico	3	2	22:49 a 00:12 y 23:19 a 00:16
Bellas Artes	8	1	21:59 a 00:01
Chabacano	9	2	21:59 a 00:01 y 21:59 a 00:01

Los videos demostraron que fueron colocadas las divisiones de los primeros seis y los últimos tres vagones, en seis estaciones (Hidalgo, Zócalo, Zapata, Balderas, Centro Médico y Bellas Artes); asimismo, se

²⁰ Consultado en la página <http://www.metro.df.gob.mx/operacion/afluencia.html>

²¹ En este sentido, es importante señalar que los videos indicados contenían información a 5 meses de implementada la medida en cuestión, adoptada por el STC.

notó la presencia de elementos de seguridad en cinco estaciones (Pino Suárez, Hidalgo, Balderas, Centro Médico y Bellas Artes).

En los vídeos se aprecia que en todas las líneas salieron y/o entraron personas de los últimos tres vagones, en todos los horarios.

26. Copia del oficio C.T./2481/11, de fecha 17 de noviembre de 2011, recibida en este Organismo el 24 de noviembre de 2011, signado por el Ing. Nahum Leal Barroso, Director de Transportación, en el cual le informa al Lic. Luis Ángeles Mayorga, Coordinador de Servicios Jurídicos lo siguiente:

[...]

La Misión institucional de la Dirección de Transportación de [e]ste Organismo, es la de proporcionar al público usuario un servicio de transporte colectivo en las mejores condiciones de seguridad y eficiencia, mediante el establecimiento de políticas y normas que permiten una adecuada operación de las Estaciones, Trenes, Puestos de Control y de Mando, que conforman la red del servicio que prestamos.

Por lo anterior, personal de área de Ingeniería de Operación, **ha efectuado estudios a través de muestreos sobre el aforo a bordo de los trenes en las líneas 1, 2, 3, 5, 7, 8, 9 y B, el pasado 4 de febrero, 30 de septiembre y 7 de octubre** [no se señala de qué año], **de 22 horas a fin de servicio; los resultados se muestran en a siguiente gráfica.**²²

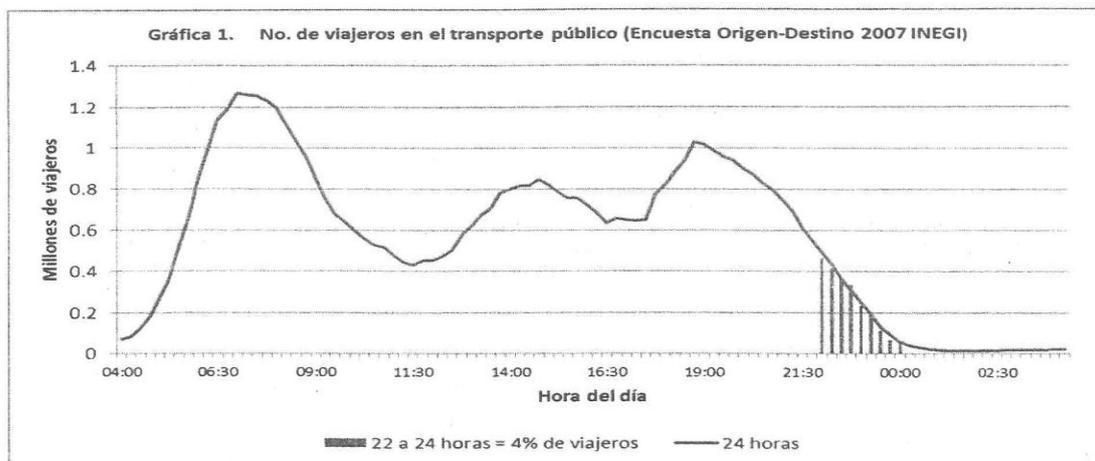
El número de salidas después de las 22 horas **representa el 4% del total**, conforme a la tabla 1.

Asimismo, en los resultados que arroja la Encuesta Origen – Destino elaborada por el INEGI en coordinación con los Gobiernos del Estado de México y del Distrito Federal en el 2007, se pueden observar el volumen de viajes de 22 a 24 horas que corresponde a 2'270,100 contra los 54'977,189 que se realizan en todo el distrito federal (sic) y 59 municipios del Estado de México que conforman la Zona Metropolitana del Valle de México, lo que corresponde igualmente al 4% como resultado del estudio realizado por el Sistema de Transporte Colectivo.

Línea	No. DE VUELTAS DIARIAS	Salidas			Trenes que circulan después de las 22			Promedio de afluencia diaria (miles)	Usuarios de 22:00 a fin de servicio (miles)	Promedio de usuarios por tren
		antes de las 6:00	después de las 22:00	Porcentaje después de las 22 horas con respecto al total	22:00	23:00	00:00			
1	499	13	22	4.41	24	17	9	699	31	705
2	452	25	30	6.64	19	13	8	814	54	900
3	444	24	16	3.60	18	14	10	740	27	844
4	183	5	7	3.83	5	5	4	72	3	214
5	245	6	9	3.67	10	8	8	234	9	500
6	235	8	8	3.40	5	5	5	127	4	250
7	265	9	8	3.02	9	8	7	262	8	500
8	336	14	16	4.76	18	12	7	390	19	594
9	394	20	14	3.55	16	9	7	339	12	429
A	292	19	8	2.74	9	7	6	253	7	438
B	325	24	14	4.31	22	12	9	421	18	643
Total	3670	167	152	3.99						

adaptada por el STC, no como diagnóstico previo a ella.

Tabla 1. El número de salidas después de las 22 horas representa el 4% del total de las salidas.²³



[...]

Por último es pertinente señalar que esta medida, tiene como objetivos los siguientes: [...]²⁴.

Por todo lo anterior, se ha determinado continuar con la implementación de dicha maniobra, ya que ha beneficiado de manera importante a la gran mayoría de nuestro público usuario.

27. Acta circunstanciada de fecha 3 de abril de 2012, suscrita por un Visitador Adjunto de este Organismo, en la cual consta lo siguiente:

Durante los días miércoles de los meses de febrero y marzo (1, 8, 15, 22 y 29 de febrero, así como 7, 14, 21 y 28 de marzo) de 2012, a un año de aplicación de la medida que se investiga en el presente expediente, se realizaron inspecciones a las once líneas del Sistema de Transporte Colectivo, a partir de las 22:00 horas y hasta las 24:00 horas, en las que se pudieron observar diversas situaciones como:

Línea 1. Direcciones Pantitlán-Observatorio

En los andenes con dirección Observatorio, el cierre de los andenes se lleva más frecuentemente a cabo, observando que dichos andenes ya cuentan con algún dispositivo físico entre los primeros seis vagones y los últimos tres, que son utilizados durante las primeras horas del día para realizar la división de los andenes exclusivos para mujeres, niñas y niños. En escasas ocasiones se pudo observar a personas dentro de los últimos tres vagones después de las 22:00 horas.

En las estaciones Pino Suárez, Salto del Agua y Balderas, se permitía el paso hacia los últimos tres vagones, observando que los túneles de correspondencia o las salidas se encuentran próximas a donde arriban los últimos tres vagones.

En los andenes con dirección Pantitlán, el cierre de los últimos tres vagones se dio en muy pocas estaciones, pudiendo apreciar a pocos elementos de la Secretaría de Seguridad Pública del Distrito Federal

²³ Es importante señalar que así como el número de salidas después de las 22 horas representa el 4% del total de las salidas, prácticamente es el mismo porcentaje el número de salidas antes de las 6 horas, lo cual podría haber implicado implementar la medida en cuestión en las líneas que así se indica, antes de las 6 horas.

²⁴ Los objetivos son los mismos que se plantearon en la evidencia 18 de este mismo documento anexo.

(SSPDF) en los andenes. De igual forma, se apreció que la demanda del servicio aún después de las 22:00 horas era alta, con una importante afluencia de usuarios, especialmente en las estaciones Insurgentes, Balderas y Pino Suárez, incluso cerca de las 00:00 horas.



En los trenes que circulaban hacia esta dirección se observó más frecuentemente a personas en los últimos tres vagones, apreciando en general vagones con menos de diez usuarios, mientras en los primeros seis siempre hubo personas que iban de pie por la falta de asientos.

En el andén dirección Pantitlán de la estación Sevilla, los elementos de seguridad deben conducir a las personas al frente del andén para evitar que accedan a los últimos tres vagones, pues la entrada de la estación se encuentra justo frente al octavo vagón de los trenes (considerando que cada tren cuenta con nueve vagones).

Línea 2. Direcciones Tasqueña-Cuatro Caminos

Los trenes de esta línea son continuos y no cuentan con divisiones físicas entre ellos, por lo que las personas usuarias pasan a los últimos tres vagones sin alguna restricción, una vez que el tren empieza su marcha, pues en varias estaciones se observó la presencia de elementos de la SSPDF que tienen como función "evitar" el ingreso de dichas personas a los vagones señalados.

En alguna ocasión se observó una boya dentro del tren que pretendía impedir el paso, mientras que en otra, tres policías auxiliares iban a bordo del tren prohibiendo el paso de la gente que quería ingresar a los últimos tres vagones y conduciendo a los que ya estaban en éstos al séptimo vagón, indicándoles únicamente que estaba prohibido permanecer en dichos vagones.





Para cerrar los andenes de las estaciones que se encuentran en la superficie (San Antonio Abad, Chabacano, Viaducto, Xola, Villa de Cortés, Nativitas, Portales, Ermita y General Anaya), los elementos de seguridad deben colocar listones de plástico o permanecer en continua vigilancia para evitar que las personas pasen a los últimos tres vagones.

La salida poniente de la estación Allende con dirección Tasqueña, se encuentra justo frente a los últimos vagones, por lo que los policías también deben permanecer atentos a que el público no ingrese y dirigirlos hacia los primeros vagones.

Línea 3. Direcciones Universidad-Indios Verdes

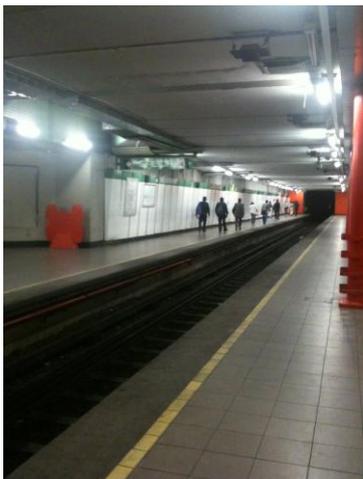
A partir de las 22:00 horas, se cierran todos los andenes con dirección Universidad, de la estación Indios Verdes a la estación Coyoacán, exceptuando la estación Balderas, que por tener el túnel de correspondencia a la línea 1 justo frente al vagón octavo, no permite restringir a los usuarios abordar los últimos tres vagones; en muy pocas ocasiones se observó la presencia de policías que no permitían el ingreso.

En los andenes de las estaciones Viveros, Miguel Ángel de Quevedo y Copilco con dirección Universidad, las restricciones eran poco establecidas, no habiendo alguna estructura física o elemento de la SSPDF que prohibiera la entrada a los últimos vagones, pudiendo abordar las personas a los mismos.

En los andenes con dirección Indios Verdes, el cierre de los andenes se dio en la mayoría de las estaciones hasta después de las 23:00 horas e, incluso, no dándose durante toda la noche, observando también una importante afluencia de personas en los mismos.

Línea 8. Direcciones Garibaldi-Constitución de 1917

El cierre de los andenes se dio en menos estaciones, en comparación con la inspección realizada el 24 de marzo de 2011; muchos andenes permanecieron abiertos hasta las 23:00 horas e incluso toda la noche, siendo pocas las estaciones que continuaban aplicando la medida, tal y como estaba diseñada.



En las estaciones superficiales (Coyuya, Iztacalco, Apatlaco y Aculco) no se observó que cerraran los andenes en ninguna ocasión.

Línea B. Direcciones Buenavista-Ciudad Azteca

En los andenes con dirección Buenavista se observó que en casi todas las estaciones se cierran los últimos tres vagones, habiendo más vigilancia de parte de los elementos de la SSPDF y de aquellos elementos que resguardan las estaciones localizadas dentro del territorio del Estado de México, pudiendo observar pocos trenes con pasajeros en los últimos tres vagones después de las 22:00 horas; sin embargo, en las estaciones Garibaldi y Guerrero sí se permitía el acceso a los últimos tres vagones.

En los andenes con dirección a Ciudad Azteca, generalmente no se observaron barreras físicas o humanas que impidieran pasar al final de los andenes; se pudo apreciar una importante afluencia de pasajeros en las estaciones Guerrero, Garibaldi y San Lázaro, donde no se observó en ninguna ocasión que fuera establecida.

Al igual que en las líneas 2 y 8, en las estaciones superficiales (Deportivo Oceanía, Bosque de Aragón, Villas de Aragón, Nezahualcoyotl, Impulsora, Río de los Remedios, Múzquiz, Ecatepec, Olímpica y Plaza de Aragón), los elementos de seguridad se deben valer de otras barreras físicas (listones, tablas) para evitar el acceso de las personas a los últimos tres vagones, sin que lo logren siempre, especialmente debido a que las escaleras que conducen a las salidas de todas esas estaciones, se encuentran justo frente al lugar al que arriban los últimos vagones, permitiendo que las personas burlen las medidas de seguridad para ingresar a dichos vagones.

Líneas 5, 7 y 9 y A Direcciones Politécnico-Pantitlán, El Rosario-Barranca del Muerto, Tacubaya-Pantitlán y Pantitlán-La Paz

En ellas no se aplican la medida de restricción; sin embargo, en las cuatro líneas se pudo observar que la afluencia de personas usuarias es mucho menor que en las líneas 1, 2, 3, 8 y B, teniendo en general de 2 a 20 pasajeros, a lo mucho, en cada uno de los trenes en ambas direcciones, después de las 22:00 horas.

Líneas 4 y 6. Direcciones Martín Carrera-Santa Anita y Martín Carrera-El Rosario

Tampoco aplican las restricciones, aunque en las mismas circulan solamente trenes con seis vagones, a cualquier hora; pese a ello, la afluencia es mucho menor, además que el flujo de los trenes es más escaso.

Elementos de seguridad

En cinco ocasiones (los días 1 y 8 de febrero), se logró entrevistar a cinco elementos de la Secretaría de Seguridad Pública quienes se encontraban restringiendo el paso a las personas usuarias; dichos policías sustancialmente informaron que cerraban los vagones por instrucciones superiores y que no sabían las causas específicas.

Al cuestionarles si se les había notificado por escrito dicha medida o si se les había explicado el motivo a fin de que lo explicaran a las personas usuarias, respondieron negativamente, señalando que sus superiores (no especificando quiénes) les habían dictado la medida de manera verbal, sin ninguna instrucción precisa, sólo que debían permanecer ahí y no permitir el paso de ninguna persona.

En dos ocasiones se observó a policías indicándole a las personas que se encontraban en el final del andén, que debían pasar al sexto vagón; en una ocasión no lograron convencer a las personas, mientras que en la segunda sí lo lograron, aunque la afluencia de personas era muy alta, provocando una concentración muy grande de personas.



← Elemento de la SSPF que no logra trasladar a las personas a los primeros seis vagones, en la estación Balderas

Elementos de la SSPF que sí logran trasladar a las personas a los primeros seis vagones, en la estación Pino Suárez, generando una concentración de personas



En entrevista con los policías referidos, estos señalaron no estar de acuerdo con la medida, pues no podían hacer rondines o ir por su cena, debiendo permanecer de pie en un mismo lugar hasta por dos horas.

Respecto a la actitud de los policías, se puede señalar que algunos sí confrontaban a las personas para evitar que pasaran a los últimos tres vagones, generando molestia entre las personas usuarias; otros permitían el paso sin ningún problema, evitando confrontación con las personas, especialmente cuando se acercaba el horario de cierre de las estaciones.

Casi todos los policías dejaban sus puestos a las 23:45 horas, por lo que la restricción se dejaba de aplicar en cuanto se retiraban, pues las mariposas por sí solas, no contenían el flujo de las personas.”

28. Acta circunstanciada de fecha 5 de septiembre de 2012, suscrita por un Visitador Adjunto de este Organismo, en la cual consta lo siguiente:

“El día de hoy, a las 22:30 acudí a la estación Garibaldi de la línea B del Sistema de Transporte Colectivo Metro y pude observar que no había restricciones para abordar los últimos trenes, en ninguno de los dos andenes; abordé el tren con dirección a Buenavista, llegando a la estación Guerrero, donde tampoco había restricciones para abordar los últimos trenes en los dos andenes.

Posteriormente, transbordé a la línea 3, encontrando que en ambos andenes había restricciones para abordar los últimos trenes (mariposa y elemento de policía); pese a ello, observé que al llegar un tren al andén con dirección Indios Verdes, éste transportaba pasajeros en sus últimos tres vagones; de igual modo, el tren con dirección Universidad, el cual abordé, traía personas usuarias a bordo de los últimos tres vagones.

Al pasar por las estaciones Hidalgo y Juárez, observé que éstas también contaban con restricciones para abordar los últimos tres vagones (mariposas y policías), no así la estación Balderas, donde descendí para transbordar a la línea 1, pudiendo observar que algunas personas ingresaron a los últimos tres vagones, teniendo cada uno de éstos un promedio de cinco personas a bordo.

Al llegar al andén de la estación Balderas con dirección a Pantitlán, observé que éste sí contaba con una restricción para acceder a los últimos tres vagones (mariposa y policía), no siendo así en el andén con dirección Observatorio; para abordar el tren esperé aproximadamente quince minutos, por lo que la concentración de personas era alta.

Al momento que el tren llegó, el conductor del mismo bajó la velocidad y, al llegar donde se encontraba el policía, le gritó –ábreles los últimos–, por lo que dicho elemento quitó la mariposa y permitió que las personas que estábamos en el andén abordáramos los últimos tres vagones. Pude apreciar que los primeros seis vagones iban con una gran cantidad de pasajeros e incluso los últimos tres tenían en promedio 50 pasajeros, cada uno.

En las estaciones Salto del Agua, Isabel la Católica y Pino Suárez sí había restricciones para ingresar a los últimos tres vagones; en las dos primeras no hubo problemas para que ingresaran las personas, pero en Pino Suárez, el policía nuevamente debió permitir el acceso de las mismas a los últimos tres vagones, pues ya no entraban en los primeros.

Terminé el recorrido, saliendo de la estación Pino Suárez a las 23:35 horas.”