



**CD
MX**

**LA CIUDAD DE MÉXICO Y LA DECADENCIA
DE LA RED DE TRANSPORTE PÚBLICO.**

Irma Nashell Vidales

2023

LA CIUDAD DE MÉXICO Y LA DECADENCIA DE LA RED DE TRANSPORTE PÚBLICO.

Irma Nashell Vidales

2023

RESUMEN

La red de transporte de la Ciudad de México ha mostrado cambios significativos en los últimos años, desafortunadamente estos cambios han sido negativos y han causado descontento entre sus usuarios. Diariamente, vemos noticias sobre accidentes, y delincuencia en el transporte y esto es reflejo del abandono en el que las autoridades actuales mantienen a la que un día fue referente internacional de red de transporte.

Contenido

I.	Introducción	1
	Problemática abordada	2
II.	Justificación	3
III.	Planteamiento del problema	4
IV.	Objetivo	17
V.	Marco teórico	18
VI.	Formulación de la hipótesis	35
VII.	Pruebas cuantitativas y/o cualitativas de la hipótesis	36
VIII.	Conclusiones	39
	Posibles soluciones	40
IX.	Bibliografía	42

LA CIUDAD DE MÉXICO Y LA DECADENCIA DE LA RED DE TRANSPORTE PÚBLICO.

I. Introducción

En las siguientes páginas abordaremos un tema que cada día es más común, pero a la vez más grave.

Las condiciones en las que se encuentra el transporte público de la Ciudad de México se traducen de forma directa en un retroceso en cuanto a desarrollo social, aquella Ciudad que algún día fue referente internacional por las condiciones de su red de transporte es ahora señalada como una de las Ciudades más descuidadas y decadentes.

A manera de contextualizar, comentaremos brevemente sobre las características principales de la Ciudad de México en cuanto a tamaño de su población y las razones principales por las que la capital del país es atractiva para personas de todo el país.

Revisaremos algunas alternativas en materia laboral y educativa que han venido a frenar un poco el problema de movilidad que se vive todos los días entre los capitalinos.

LA CIUDAD DE MÉXICO Y LA DECADENCIA DE LA RED DE TRANSPORTE PÚBLICO.

Problemática abordada

La problemática principal recae en el crecimiento exponencial que ha tenido la población fija y flotante de la Ciudad de México y la forma en que la red de transporte se ha venido quedando rezagada en cuanto a capacidad de la red instalada, pero también en cuanto a calidad de sus instalaciones..

LA CIUDAD DE MÉXICO Y LA DECADENCIA DE LA RED DE TRANSPORTE PÚBLICO.

II. Justificación

La Ciudad de México es una de las ciudades más grandes del mundo, en ella habitan 9.2 millones de personas y su extensión territorial no rebasa los 1,500 km². (INEGI, 2023)

La información respecto a sus habitantes la sitúa como la Ciudad con mayor densidad demográfica del país; si bien su población no es la más grande, las dimensiones de su territorio en combinación con el alto número de habitantes hacen que sea la Ciudad con menor cantidad de m² por habitante.

De acuerdo con el Departamento de Asuntos Económicos y sociales de la ONU, en la Ciudad de México diariamente habitan más de 21 millones de personas, lo que significa que su población flotante es de más del doble de las personas que cuentan con una vivienda en la capital del país.

La Ciudad de México ocupa el quinto lugar en lo que respecta a las Ciudades más grandes del mundo, solo por debajo de Tokio con 37 millones de habitantes, Nueva Delhi con 29 millones de personas; Shanghái con 26 millones y finalmente Sao Paulo con 21.6 millones de personas. (Forbes, 2018)

Además, es importante mencionar que para el caso de Tokio, que actualmente es la Ciudad más habitada del mundo, las proyecciones demográficas son a la baja; mientras que para la ciudad de México las proyecciones son crecientes, lo que tendencialmente la llevaría a subir en el ranking de mega urbes del mundo.

LA CIUDAD DE MÉXICO Y LA DECADENCIA DE LA RED DE TRANSPORTE PÚBLICO.

III. Planteamiento del problema

Lo verdaderamente relevantes es considerar si la capital del país se encuentra lista para el crecimiento demográfico, y sobre todo es importante entender de donde viene este crecimiento considerando que en lo que respecta a la población que actualmente reside en el antes Distrito Federal es la población que tiene menor número de hijos por persona.

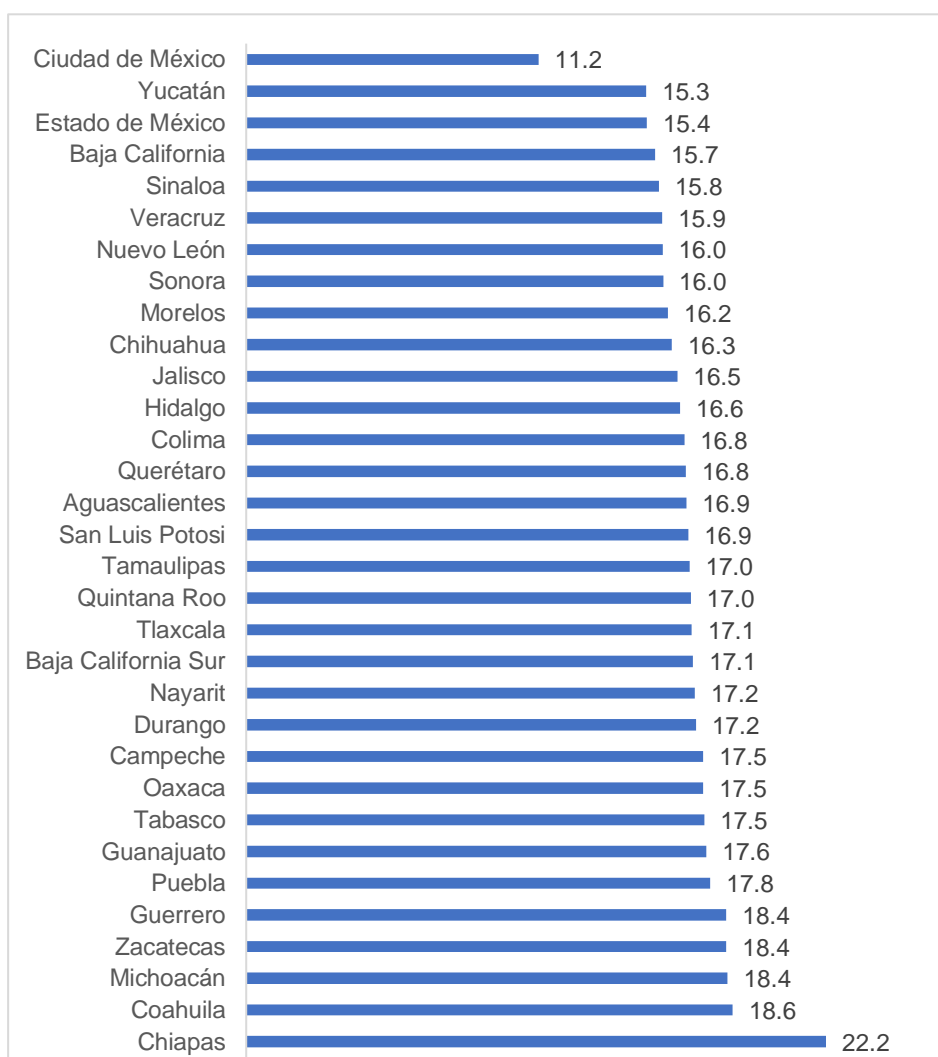


Figura 1 Número de nacidos por cada 1.000 habitantes en México en 2021, por entidad federativa

Fuente: Elaboración propia con datos de (Statista. 2021)

LA CIUDAD DE MÉXICO Y LA DECADENCIA DE LA RED DE TRANSPORTE PÚBLICO.

En la figura anterior se observa el número de hijos por entidad federativa por cada mil habitantes; donde es posible distinguir que la Ciudad de México es la entidad con menor número de hijos con 11.2 por cada mil habitantes.

Si bien la proyección de crecimiento poblacional menciona que la Ciudad de México crecerá exponencialmente en los siguientes años, no significa que necesariamente se trate de hijos de capitalinos.

Lo que hemos observado en las últimas décadas es que la Ciudad de México se ha ido poblando de personas que emigran buscando mejores oportunidades educativas y laborales; situación que aparentemente continuará en los siguientes años.

- Oportunidades laborales

La Ciudad de México se caracteriza por ser la entidad de preferencia de los grandes corporativos, lo que permite tener amplia oferta de empleos de oficina, los cuales son de los más demandados entre la población por sus condiciones de trabajo.

Con la pandemia por COVID-19 a la que el mundo se enfrentó entre 2020 – 2023, las condiciones de vida fueron modificadas y sin duda alguna, las condiciones de trabajo.

Actualmente, una de las modalidades más demandadas de trabajo, sobre todo entre las generaciones más jóvenes, es el trabajo remoto, la cual permite que las personas no tengan que salir de sus hogares para poder desarrollar sus actividades diarias.

LA CIUDAD DE MÉXICO Y LA DECADENCIA DE LA RED DE TRANSPORTE PÚBLICO.

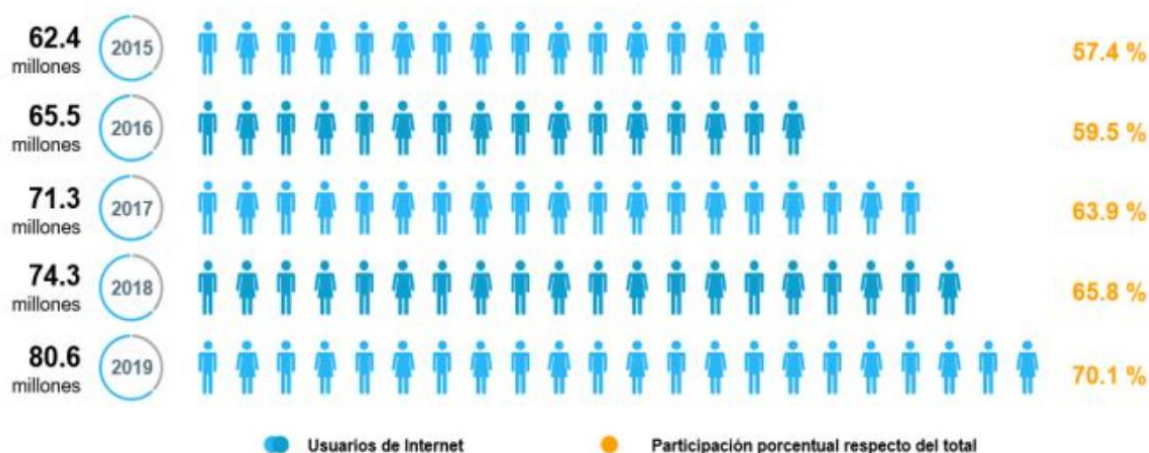
Durante el resguardo obligatorio para evitar contagios, algunas empresas permitieron que sus trabajadores desarrollaran sus actividades desde la comodidad de sus hogares; no obstante, esto no es posible en todos los casos. Algunas personas tuvieron que acudir a sus centros de trabajo en plena pandemia, derivado de que sus actividades son de índole operativa y requieren el uso de maquinarias especiales en el proceso de producción o de la interacción obligada con algunos otros equipos de trabajo.

Personas que desempeñan trabajos como recolección de basura, conductores de transporte público, transformación de materia en restaurantes y otras industrias fueron de las principales actividades que no tuvieron oportunidad de hacer trabajo remoto.

Además, algunas empresas que naturalmente podrían permitir que sus empleados trabajaran desde casa no ofrecieron esta opción, ya que no se encontraban preparados para poder llevar a cabo de esta manera sus actividades. El principal obstáculo es la tecnología, ya que primordialmente las personas deben contar con equipos de cómputo portátiles y no de escritorio, situación que, aunque parece poco común, es más común de lo que quisiéramos. En segundo lugar, se encuentra la disponibilidad de servicios de internet, de acuerdo con la siguiente ilustración; en México ha incrementado de forma acelerada la población con servicio de internet en México en los últimos años; no obstante, para el último año observado el 30 % de la población aún no contaba con acceso a dicho servicio lo que se convierte en un impedimento para hacer trabajo remoto.

LA CIUDAD DE MÉXICO Y LA DECADENCIA DE LA RED DE TRANSPORTE PÚBLICO.

Este es de los problemas quizás el más simple de resolver, ya que mientras existan servicios disponibles en las zonas en cuestión, es tan sencillo como contratar el servicio; de hecho, algunas empresas apoyaron económicamente a sus empleados para que pudieran contratar el servicio o incrementar el ancho de banda de su servicio de internet para poder tener mejor rendimiento en sus actividades laborales. Además, algunas empresas también apoyaron con cuotas de servicio de energía eléctrica, considerando que el mantener un equipo de cómputo conectado durante todo el día, además del uso incremental del trabajador por el simple hecho de habitar más horas en su domicilio, se consideró como un gasto de trabajo. Lo verdaderamente complejo es cuando las poblaciones en cuestión no cuentan con servicios de internet por parte de ninguna compañía, lo que obliga a los trabajadores a tener que trasladarse a zonas donde puedan contar con el servicio.



Nota: Porcentajes calculados respecto del total de la población de seis años o más.

Ilustración 1 Población usuaria de internet en México 2015-2019

Fuente: Tomada de (Gobierno de México, 2020)

LA CIUDAD DE MÉXICO Y LA DECADENCIA DE LA RED DE TRANSPORTE PÚBLICO.

La condición más compleja de superar para poder llevar a cabo trabajo remoto es la infraestructura con la que cuentan las empresas, más allá del servicio de internet con el que cuenten sus empleados.

Cada vez más empresas utilizan servidores privados para resguardo de información, además de programas especializados para las actividades que desempeñan, mismos que solo pueden ser utilizados cuando las personas se encuentran conectadas en la red interna de la empresa en cuestión.

Para poder solventar esta problemática es necesario el uso de red privada virtual, mejor conocida como VPN por sus siglas en inglés. A través de una VPN es posible que se realicen conexiones remotas a la red privada de la empresa y se pueda hacer uso de los servidores y programas especializados. Esta clase de infraestructura requiere inversiones importantes por parte de las empresas.

Mucho se habla de que la pandemia nos adelantó 10 años en tecnología, tuvimos que aprender a hacer compras a través de plataformas de redes sociales, confiar en pasarelas de pago online, pedir cosas tan simples como el supermercado en línea o cualquier artículo que quisiéramos adquirir y esto no fue excepción para el trabajo en línea. ¿fue lo óptimo? Quizás no, pero ahora se ha convertido en una nueva forma de trabajar y la preferida de los jóvenes.

- Home office

Todo comenzó por la necesidad de continuar desempeñando actividades de trabajo, pero bajo la restricción de no salir de casa, indicación que nos dieron gobiernos federales y autoridades internacionales en material de salud; todo con el fin último

LA CIUDAD DE MÉXICO Y LA DECADENCIA DE LA RED DE TRANSPORTE PÚBLICO.

de propagar el virus que hasta ese entonces era inmanejable y estaba cobrando vidas alrededor del mundo.



Ilustración 2 Campaña creada por AVE y lanzada en la Ciudad de México para invitar al resguardo

Fuente: Tomada de (AM, 2020)

En la ilustración anterior se muestra una polémica campaña lanzada por empresas de comunicación comerciales con el objetivo de enviar mensajes fríos y directos a la población para evitar que salieran de casa y continuaran generando contagios de COVID-19 entre la población de la Ciudad de México. La campaña fue retirada por el gobierno federal por ser considerada desproporcionada.

Esto es un ejemplo del contexto en el que vivimos durante esos años, y por lo cual las personas y las empresas tuvieron que buscar alternativas para poder continuar desarrollando sus actividades productivas.

LA CIUDAD DE MÉXICO Y LA DECADENCIA DE LA RED DE TRANSPORTE PÚBLICO.

Aunque el cambio no es aceptado por todas las personas de forma positiva, se trató únicamente de un periodo de adaptación en el que las personas acondicionaron sus hogares para poder desarrollar sus actividades laborales.

Sin lugar a duda, esto fue un reto para la mayoría, el no contar con espacios físicos designados propiamente como oficina, sillas ergonómicas, luces adecuadas, conexiones de internet, inclusive espacios que acústicamente permitieran aislar el entorno familiar del laboral fueron complejo.

Por otro lado, se encontraron una serie de ventajas como contar con mayor tiempo de convivencia con la familia. Comúnmente los matrimonios y familias tienen tiempos muy cortos de convivencia durante la semana porque los horarios laborales y escolares no permiten que las familias puedan compartir espacios tan importantes como la comida, comúnmente los hijos están al cuidado de alguna guardería o de algún familiar y los padres los recogen por las noches cuando prácticamente el día ha terminado. El confinamiento en casa permitió que las familias disfrutaran de tiempos de convivencia, comidas diarias, de conocerse entre ellos y disfrutar de tiempo de calidad.

En lo que se refiere a la productividad de los empleados, está demostrado que este incremento de forma positiva, lo que demostró que no es necesario que los supervisores se encuentren físicamente en el mismo espacio que sus colaboradores; la productividad fue asociada con el mayor número de horas de descanso de los colaboradores, las cuales en lugar de utilizar en tiempos de traslados ahora son utilizadas en desayunar de forma apropiada, en hacer ejercicio o simplemente prolongar la rutina de sueño.

LA CIUDAD DE MÉXICO Y LA DECADENCIA DE LA RED DE TRANSPORTE PÚBLICO.



Ilustración 3 Imagen ilustrativa de home office

Fuente: Tomada de (El financiero, 2023)

Comúnmente nos encontramos con imágenes como la anterior cuando de home office se habla, personas con vestimenta relajada en compañía de sus familias y degustando algún refrigerio o bebida en la comodidad de su casa realizando actividades laborales.

El trabajo remoto ha traído ventajas no solo para los empleados sino también para los empleadores; ya que, de acuerdo con las universidades de Chicago, Stanford y el Instituto Tecnológico Autónomo de México (ITAM) en su investigación, “Por qué trabajar desde casa se mantendrá” los empleados ahorran en promedio seis horas de traslado a la semana al quedarse en casa; sin embargo, también es un hecho que los empleados incrementan inconscientemente su jornada laboral.

Este último punto se convierte en algo llevadero por los empleados cuando observan ventajas como disminución de gasto en transporte, desgaste de automóviles, comer fuera de casa, pero sobre todo tiempo de traslado.

LA CIUDAD DE MÉXICO Y LA DECADENCIA DE LA RED DE TRANSPORTE PÚBLICO.

- Sector educativo

Además de contar con una amplia oferta laboral, la Ciudad de México es por excelencia el lugar donde se encuentran las mejores universidades e instituciones de enseñanza de todos los niveles educativos.

La movilidad hacia la Ciudad de México en lo que respecta a educación se debe principalmente a dos fenómenos; el primero viene aunado del antes mencionado fenómeno de movilidad al centro de trabajo. Por practicidad, algunas personas que no residen en la Ciudad de México, pero que ahí laboran de forma presencial, deciden inscribir a sus hijos en escuelas en la capital, esto por cercanía con sus lugares de trabajo lo que les permite dejar a sus hijos a lo largo de la ruta hacia su trabajo, además de que ante alguna emergencia es posible llegar en un periodo corto de tiempo; y finalmente y muy importante de mencionar se encuentra el esquema de escuelas de tiempo completo las cuales daban a los padres oportunidad de terminar con sus actividades de trabajo mientras sus hijos permanecían en las instituciones educativas públicas o privadas.

En conclusión, buena parte de los estudiantes de la Ciudad de México son también población flotante.

LA CIUDAD DE MÉXICO Y LA DECADENCIA DE LA RED DE TRANSPORTE PÚBLICO.



Ilustración 4 Recomendaciones para alumnos foráneos de UNAM

Fuente: Tomada de (Youtube, 2021)

En la imagen anterior se muestra una de las situaciones más comunes entre universitarios. Como hemos mencionado, la Ciudad de México es sede de las principales universidades públicas y privadas del país, lo que la hace aún más atractiva para las personas de provincia quienes buscan una oportunidad de estudiar en una de estas prestigiosas universidades.

Cada año, la Ciudad de México recibe a millones de jóvenes que fueron admitidos en universidades como la Universidad Nacional Autónoma de México, el Instituto Politécnico Nacional, La Universidad Autónoma Metropolitana, el Instituto Tecnológico Autónomo de México entre muchas otras universidades con sede en la capital del país, aunque la mayoría de quienes vienen de entidades alejadas buscan ubicarse en la cercanía de las universidades; también existe una cantidad importante de personas que se trasladan día con día desde el estado de México y

LA CIUDAD DE MÉXICO Y LA DECADENCIA DE LA RED DE TRANSPORTE PÚBLICO.

zona conurbadas, realizando trayectos de hasta 3 horas de ida y 3 horas de regreso a sus hogares.

A diferencia de universidades de algunos otros países, donde los estudiantes tienen la posibilidad de vivir en las instalaciones de la universidad, en México no funciona de esa manera, lo que obliga a los estudiantes a buscar un alojamiento aledaño o vivir trayectos de traslado diario.

- Clases a distancia

No podemos perder de vista los efectos de la pandemia en el ámbito escolar. Bajo el contexto de emergencia sanitaria antes mencionado, es que las autoridades educativas tuvieron que tomar medidas drásticas para continuar con las actividades escolares desde casa. Para las instituciones privadas esto no significó un reto, ya que en su mayoría contaban con plataformas y portales que permitían llevar a cabo actividades a distancia, además de que el nivel socioeconómico de los estudiantes facilitaba la adquisición de dispositivos móviles como computadoras personales o tabletas. No obstante, para el sector público la situación fue un poco más compleja; la forma más simple para transmitir las clases fue a través del televisor, considerando que es un dispositivo electrónico de mayor utilización en México en todos los niveles socioeconómicos.

Las clases eran grabadas y transmitidas acorde al grado y tema del programa educativo en diferentes horarios y canales. Básicamente, se trató de autoaprendizaje, lo que significó un reto para la educación en México y sin duda un reto para los padres quienes tenían que dedicar mayor tiempo al acompañamiento

LA CIUDAD DE MÉXICO Y LA DECADENCIA DE LA RED DE TRANSPORTE PÚBLICO.

en el aprendizaje de sus hijos, lo que no siempre es posible cuando pensamos que los padres también requerían realizar sus actividades laborales en el mismo espacio y tiempo.



Ilustración 5 Clases remotas en México, a través de la televisión

Fuente: Tomada de (El sol de México, 2020)

Aunque las clases a distancia fueron una excelente solución durante la pandemia, su continuidad no ha sido posible, básicamente porque a diferencia de las ventajas que antes mencionamos que genera el trabajo remoto, la educación a distancia no es mejor que la presencial. Los alumnos se encuentran en una etapa en la que es necesario que se relacionen de forma directa con otras personas fuera del entorno familiar, además de que el aprendizaje es mucho más eficiente de forma presencial que a distancia, donde existen muchos más distractores y donde no todos los niños cuentan con la atención y asesoría de sus padres como si pueden hacerlo en un salón de clases.

LA CIUDAD DE MÉXICO Y LA DECADENCIA DE LA RED DE TRANSPORTE PÚBLICO.

Ahora bien, esto significa que los padres ya no tendrían la necesidad de trasladarse en caso de que sus empresas cuenten con esta modalidad, pero sí tendrán que seguirse trasladando a llevar a sus hijos a sus centros educativos.

Aunque la cantidad de personas que se trasladan diariamente en la Ciudad de México ha disminuido con el trabajo híbrido y a distancia, aun el número es poco manejable para el territorio tan pequeño, pero sobre todo cuando analizamos las condiciones en las que se encuentra la red de transporte público de la capital, misma que esté lejos de ser óptima.

LA CIUDAD DE MÉXICO Y LA DECADENCIA DE LA RED DE TRANSPORTE PÚBLICO.

IV. Objetivo

El objetivo de la presente investigación es conocer la situación actual en la que se encuentra la red de transporte público de la Ciudad de México, así como sus principales problemas; esto con el fin de poder generar propuestas de valor que sean consideradas como una opción de mejora para los gobiernos locales futuros.

LA CIUDAD DE MÉXICO Y LA DECADENCIA DE LA RED DE TRANSPORTE PÚBLICO.

V. Marco teórico

- **Encarecimiento del suelo en la Ciudad de México**

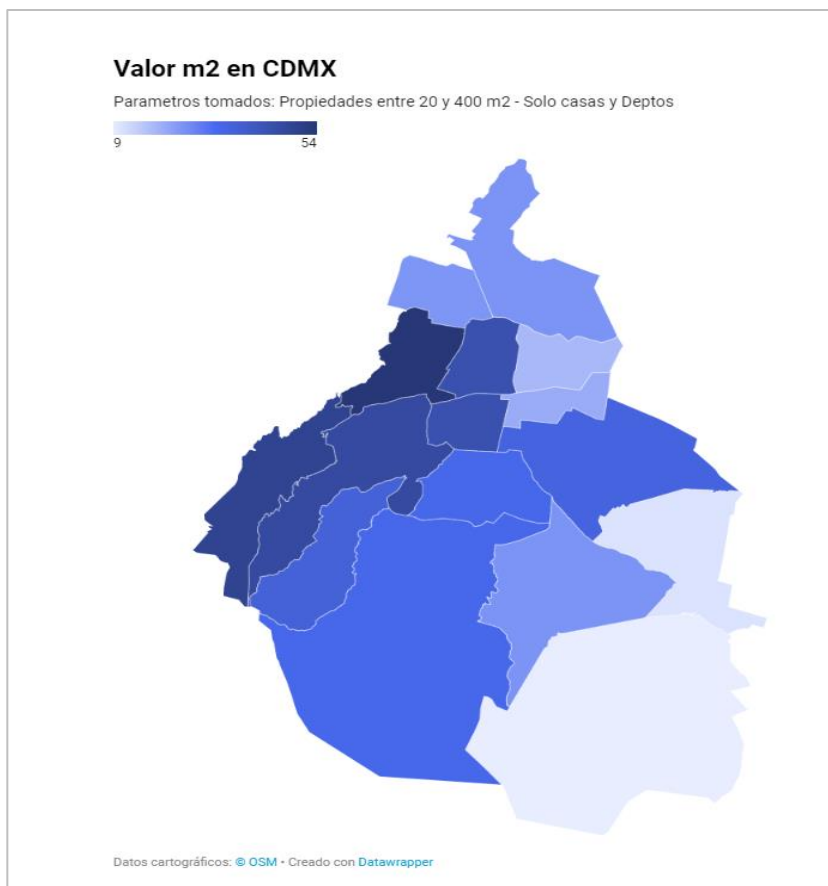


Ilustración 6 Precio del suelo por alcaldía en la Ciudad de México

Fuente: Tomado de (Mudafy, 2023)

El precio del suelo en la Ciudad de México es un ejemplo de lo que puede hacer la ley de oferta y demanda económica.

Cuando se habla de la cantidad de personas que diariamente se trasladan hacia el centro del país para trabajar y estudiar, la pregunta más simple y común es ¿Por qué no vivir en la Ciudad de México? Y la respuesta más obvia es: es muy caro vivir

en la Ciudad de México. El precio entre las alcaldías es muy distinto y se encuentra estrechamente ligado con el nivel de desarrollo del lugar en cuestión, calidad de espacios públicos, nivel de seguridad, oferta de trabajo y centros educativos, así como cercanía con alguna red de transporte.

LA CIUDAD DE MÉXICO Y LA DECADENCIA DE LA RED DE TRANSPORTE PÚBLICO.

En la ilustración 6 se presenta un mapa de la Ciudad de México dividido por alcaldía con la intención de mostrar el precio en el que se comercializa el m².

La alcaldía con el precio por m² más alto es Miguel Hidalgo, la cual se encuentra en el centro de la Ciudad, y es sede de una de las zonas con mayor oferta de trabajo corporativo: Polanco. Además, cuenta con toda la red de transporte.

Por otro lado, se encuentra la alcaldía Milpa alta, con un precio 84 % menor por m² respecto a Miguel Hidalgo; misma que se ubica en una de las fronteras de la Ciudad de México y no cuenta con oferta relevante de centros de educación y trabajo. Además, las vías de acceso a esta alcaldía son limitadas en comparación con el resto.

Con lo anterior podemos concluir que la oferta de espacios de trabajo e instituciones educativas altera de forma directa el precio en que se comercializan las propiedades en la Ciudad de México.

El precio para vivir en las zonas aledañas del estado de México, Hidalgo, Morelos y Puebla (entre otras) es similar al de Milpa Alta, razón por la cual es complejo pensar en que las personas pudieran cambiar de residencia por la comodidad de vivir más cerca de sus lugares de trabajo. Además, entre mayor sea la demanda de espacios habitacionales, más caro será.

Esto sin considerar la cantidad de problemas sociales en los que la Ciudad de México se encuentra actualmente inmersa, como falta de agua, sismicidad provocada por la explotación de recursos naturales, entre otros.

- Medios de transporte

Si bien la presente investigación tiene por objeto el transporte público de la Ciudad de México, no podemos perder de vista al transporte privado.

LA CIUDAD DE MÉXICO Y LA DECADENCIA DE LA RED DE TRANSPORTE PÚBLICO.

De acuerdo con el INEGI, en 1980 se encontraban registrados poco más de 5.7 millones de automóviles a nivel nacional, cifra que para 2021 creció hasta 53 millones, es decir un incremento de 822 % en 40 años. (INEGI, 2023)

El último dato disponible respecto al parque vehicular de automóviles privados de la Ciudad de México es de 4.7 M en 2016; si consideramos el crecimiento promedio nacional de 2016 hasta 2021 (+25 %) podríamos obtener una proyección de 5.9 millones de automóviles registrados en la capital del país.

Es muy importante prestar atención en lo que respecta a que son automóviles registrados y no necesariamente en circulación. La precisión anterior se debe a que es una práctica común que las personas registren sus automóviles en una entidad diferente a la que pertenecen, esto con el objetivo de evitar pago de foto multas o de aprovechar beneficios en pagos de tenencia o verificación. Cuando automóviles de lujo se refiere, Morelos es la entidad preferida para registrarlos, derivado de que en esta entidad el pago de tenencia es mínimo y no es necesario realizar verificaciones.



Ilustración 7 automóviles particulares en circulación por entidad federativa 1980 – 2021

Fuente: Tomada de (Nexos, 2023)

LA CIUDAD DE MÉXICO Y LA DECADENCIA DE LA RED DE TRANSPORTE PÚBLICO.

En la imagen anterior puede observarse el crecimiento que ha tenido el parque vehicular en las 32 entidades federativas de México de 1990 a 2020. En todos los casos se puede apreciar una gráfica creciente de forma exponencial; sin embargo, vale la pena resaltar que la Ciudad de México es la demarcación territorial con el mayor número de automóviles en circulación.

Si consideramos el dato de población de la Ciudad de México, significa que existe un automóvil por cada 2 personas, incluyendo niños quienes no se encuentran en posibilidad de conducir.

El crecimiento exponencial de automóviles privados atiende a la mayor oferta y facilidades de adquisición por parte de las agencias automotrices, quienes ofrecen opciones para todos los bolsillos con múltiples facilidades de pago, además es importante mencionar la reciente entrada de marcas de automóviles chinos que ofrecen vistosos modelos a precios accesibles.

Por otro lado, y lo más importante para efecto de esta investigación; se encuentra la decadencia en la que se encuentran las instalaciones de la red de transporte público, las cuales obligan cada vez más a que los capitalinos y población flotante busquen alternativas de movilidad.



Ilustración 8 Los 5 coches más baratos en México 2023

Fuente: Tomada de (Solo autos, 2023)

LA CIUDAD DE MÉXICO Y LA DECADENCIA DE LA RED DE TRANSPORTE PÚBLICO.



Ilustración 9 Trafico de la Ciudad de México

Fuente: (Silicon week, 2017)

El efecto más importante del crecimiento de automóviles en la Ciudad de México es el tráfico al que se enfrentan todos los días los capitalinos.

Vender automóviles de forma desmedida sin considerar las vías de transporte actuales puede traer consecuencias graves, y estas consecuencias actualmente son parte de la vida cotidiana de todos los que transitan por la Ciudad de México.

Algunas de las alternativas que ha creado el gobierno local es la utilización de carriles reversibles en vías primarias, los cuales se habilitan en las famosas horas pico con el fin de descongestionar el tránsito. No obstante, estas alternativas terminan por convertirse en inservibles cuando se realiza conexión con alguna otra vía que no cuenta con esta modalidad, generando cuellos de botella.

LA CIUDAD DE MÉXICO Y LA DECADENCIA DE LA RED DE TRANSPORTE PÚBLICO.

Recientemente, la compañía Neerlandesa TomTom publicó su reporte de tráfico entre las principales ciudades del mundo:

Rank by filter	World rank	City	Average travel time per 10 km ▼	Change from 2021 ▼	Time in rush hour per year	Average speed in rush hour
1	1	Bogota	24 min 40 s	+ 1 min 50 s	244 hours	19 km/h
2	2	Manila	24 min 30 s	+ 1 min 20 s	224 hours	21 km/h
3	3	Sapporo	24 min 20 s	+ 30 s	210 hours	22 km/h
4	4	Lima	23 min 50 s	+ 1 min 20 s	221 hours	21 km/h
5	5	Bengaluru	23 min 40 s	+ 1 min 40 s	212 hours	22 km/h
6	6	Mumbai	22 min 50 s	+ 30 s	203 hours	23 km/h
7	7	Nagoya	22 min 10 s	- 10 s	190 hours	25 km/h
8	8	Pune	22 min	+ 1 min 20 s	193 hours	24 km/h
9	9	Tokyo	21 min 40 s	- 10 s	193 hours	24 km/h
10	10	Bucharest	21 min 30 s	no change	216 hours	22 km/h
11	11	Recife	21 min 20 s	+ 50 s	201 hours	23 km/h
12	12	Osaka	21 min	no change	178 hours	26 km/h
13	13	Kaohsiung	20 min 30 s	+ 10 s	175 hours	27 km/h
14	14	Taichung	19 min 40 s	+ 20 s	170 hours	27 km/h
15	15	Lodz	19 min 30 s	+ 1 min 10 s	179 hours	26 km/h
16	16	Mexico City	19 min 20 s	+ 1 min 10 s	178 hours	26 km/h

Ilustración 10 Reporte de Ciudades con más tráfico en el mundo 2023

Fuente: tomada de (El universal, 2023)

Conforme a los datos de la imagen anterior, la Ciudad de México ocupa el lugar 16 de las ciudades con más tráfico, y en promedio los capitalinos tardan 19 minutos para recorrer un trayecto de 10 km; además pasan alrededor de 178 horas al año

LA CIUDAD DE MÉXICO Y LA DECADENCIA DE LA RED DE TRANSPORTE PÚBLICO.

en tráfico de horas pico. Tal como puede observarse en la imagen anterior, esto es un problema principalmente de Ciudades en vías de desarrollo.

El transporte público en la Ciudad de México tiene una historia rica y variada que se remonta a varios siglos atrás. A medida que la ciudad creció y se convirtió en una de las metrópolis más grandes del mundo, la necesidad de un sistema de transporte público eficiente se hizo cada vez más evidente.



- Siglo XIX: El tranvía y la carreta tirada por caballos

En el siglo XIX, la principal forma de transporte público en la Ciudad de México, al igual que en las principales Ciudades del mundo, eran los tranvías tirados por caballos. Estos tranvías recorrían rutas establecidas y proporcionaban un medio de transporte cómodo y relativamente rápido para los habitantes de la ciudad. Además de los tranvías, las carretas tiradas por caballos también se utilizaban para el transporte de mercancías y pasajeros.

LA CIUDAD DE MÉXICO Y LA DECADENCIA DE LA RED DE TRANSPORTE PÚBLICO.



Ilustración 11 Tranvía eléctrico de la Ciudad de México

Fuente: tomado de (Autofact, 2023)

En 1900 surgió uno de los transportes más innovadores, el tranvía eléctrico, mismo que estaba fabricado principalmente de madera; tenía capacidad para trasladar hasta 24 personas y se movían a una velocidad de 30 km/h. Aunque actualmente esa velocidad parece baja, es preciso mencionar que los carruajes o tranvías tirados por caballos en promedio se movilizaban a una velocidad de 4 km/h; esto significa que el tranvía eléctrico significaba un avance considerable en cuanto a velocidad y tecnología empleada.

- Sistema de transporte colectivo, metro

El 4 de septiembre de 1969, la Ciudad de México inauguró el Sistema de Transporte Colectivo Metro, que se convirtió en uno de los principales símbolos de la ciudad. El metro es uno de los sistemas de transporte subterráneo más grandes del mundo y cuenta con 12 líneas que cubren gran parte de la ciudad.

LA CIUDAD DE MÉXICO Y LA DECADENCIA DE LA RED DE TRANSPORTE PÚBLICO.

La red de transporte colectivo metro o simplemente metro consiste en 225 km de vías dobles y 195 estaciones de carga y descarga de pasajeros. Sus líneas recorren gran parte del territorio de la ciudad de México y cuentan con una conexión hacia el Estado de México. Actualmente, transportan a 4.2 millones de pasajeros diariamente. El metro de la Ciudad de México es considerado como el tercer sistema de transporte en cuanto a volumen de pasajeros a nivel internacional y el quinto por kilometraje de red. (Metro de la Ciudad de México, 2023)

El Sistema de Transporte Colectivo Metro de la Ciudad de México está constituido por varias líneas que se extienden a lo largo de la ciudad.

Línea 1 (Línea Rosa): Fue la primera línea del metro en inaugurarse en 1969. Se extiende desde Observatorio en el poniente de la ciudad hasta Pantitlán en el oriente. Esta línea es una de las más transitadas y recorre importantes zonas de la ciudad como el Centro Histórico.

Línea 2 (Línea Azul): Fue inaugurada en agosto de 1970 y se extiende desde Tasqueña en el sur hasta Cuatro Caminos en el noroeste de la ciudad.

Línea 3 (Línea Verde): Se inauguró en 1970 y cuenta con una longitud de 23 km. Es una de las principales líneas considerando que cruza la Ciudad de norte a sur, desde Indios Verdes en el norte hasta Universidad en el sur. Esta línea es especialmente importante, ya que conecta con la zona de universidades y hospitales más importantes.

Línea 4 (Línea Azul): Esta línea se inauguró en 1981 y se extiende desde Martín Carrera en el noreste hasta Santa Anita en el sureste.

Línea 5 (Línea Amarilla): Inaugurada en 1982 y va desde Politécnico en el norte hasta Pantitlán en el este. Esta línea es una de las más largas y atraviesa por sitios

LA CIUDAD DE MÉXICO Y LA DECADENCIA DE LA RED DE TRANSPORTE PÚBLICO.

de interés como el Instituto Politécnico Nacional, El hospital La Raza y el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México.

Línea 6 (Línea Roja): Esta línea se inauguró en 1983 y se extiende desde El Rosario en el noroeste hasta Martín Carrera en el noreste. A lo largo de su recorrido, esta línea pasa por la estación de autobuses del norte y el Instituto Politécnico Nacional.

Línea 7 (Línea Naranja): Se inauguró en 1984 y va desde El Rosario en el noroeste hasta Barranca del Muerto en el suroeste. Esta línea es una de las más recientes en la red y conecta con importantes puntos como Polanco, caracterizado por ser uno de los principales centros de trabajo de la Ciudad y el auditorio nacional, uno de los principales recintos de entretenimiento capitalino.

Línea 8 (Línea Verde): Inaugurada en 1994 y se extiende desde Garibaldi/Lagunillas en el centro hasta Constitución de 1917 en el sureste.

Línea 9 (Línea Café): Inaugurada en 1987 y va desde Tacubaya en el oeste hasta Pantitlán en el este.

Además de estas líneas, el Metro de la Ciudad de México cuenta con líneas adicionales como la Línea A, Línea B, y la más reciente línea 12 o línea dorada.

Los horarios de funcionamiento de la red de metro son de 5 am y hasta las 24 horas durante los días laborales, los sábados el horario va de 06 am y hasta las 24 horas y finalmente los domingos de 07 am y también hasta las 24 horas.

El metro es uno de los transportes favoritos de los usuarios de transporte público, considerando que con \$5 pesos mexicanos tienen la posibilidad de recorrer la Ciudad de México y hacer conexión en diversos puntos.

LA CIUDAD DE MÉXICO Y LA DECADENCIA DE LA RED DE TRANSPORTE PÚBLICO.

Además del metro, los autobuses comenzaron a jugar un papel importante en el transporte público de la ciudad. Se implementaron diferentes rutas de autobús para complementar el servicio del metro y proporcionar transporte a áreas no cubiertas por el sistema de tren ligero. Los autobuses también se convirtieron en una opción popular para los habitantes de la ciudad que no vivían cerca de una estación de metro.

- Siglo XXI: Expansión del transporte público

La Red de Transporte Metrobús de la Ciudad de México está conformada por diversas líneas que cubren diferentes áreas de la ciudad.



Ilustración 13 Metrobús de la Ciudad de México

Fuente: Tomada de (Metrobus, 2023)

El metrobús fue uno de los medios de transporte más controversiales al momento de su inauguración, ya que se trata de un transporte suburbano a diferencia de la gran mayoría de las estaciones de metro que son subterráneas.

Las implicaciones de contar con una red suburbana no planeada de origen implicaban cambios, cambios que no fueron del todo aceptados por los capitalinos al inicio de su instalación.

LA CIUDAD DE MÉXICO Y LA DECADENCIA DE LA RED DE TRANSPORTE PÚBLICO.

En primer lugar, se disminuyó un carril de las vías donde el metrobús tiene recorrido, lo que los usuarios consideraban como una problemática más a sumar al tráfico que los afecta todos los días. Este carril es exclusivo para el Metrobús, por lo que si algún usuario particular invade dichos carriles se hace acreedor de una multa de tránsito que va de los 4, 149 pesos y hasta los 6 mil 224 pesos mexicanos.

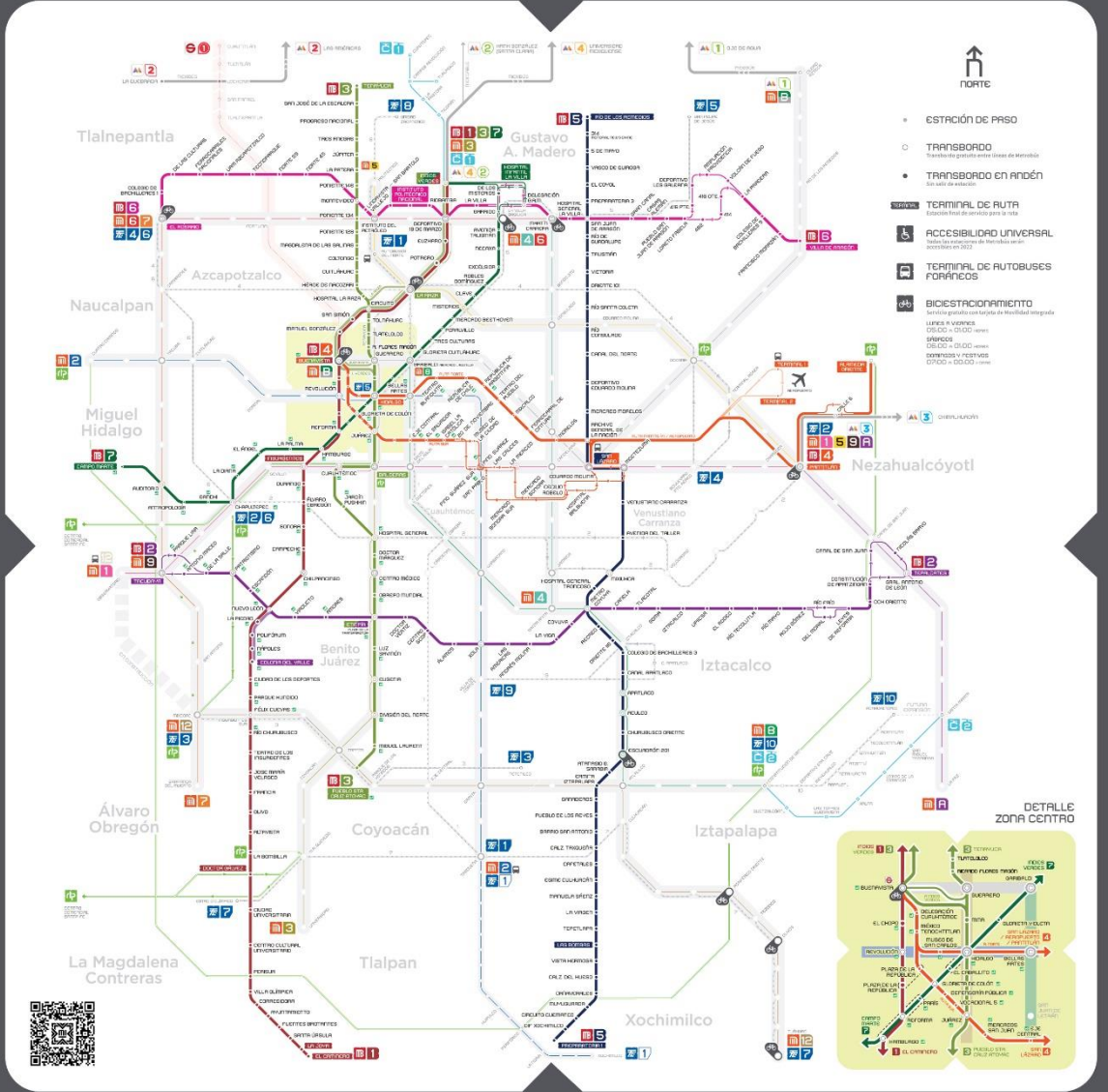
El siguiente problema social estaba relacionado con el empleo, ya que la entrada del metrobús estuvo acompañada de la eliminación de otros medios de transporte en vías donde se contará con metrobús. Es decir, con la llegada del Metrobús se dijo adiós a camiones, microbuses y peceras en la avenida insurgentes, la cual fue la primera en recibir al nuevo transporte suburbano, mejor conocido como metrobús.

A casi 20 años de su inauguración, los cambios ya no son perceptibles por los capitalinos y el metrobús se ha convertido en uno de los principales medios de transporte público.

LA CIUDAD DE MÉXICO Y LA DECADENCIA DE LA RED DE TRANSPORTE PÚBLICO.



MOVILIDAD INTEGRADA DE LA CIUDAD DE MÉXICO
UNA CIUDAD, UN SISTEMA
METROBÚS



- ESTACIÓN DE PASO
- TRANSBORDO
Transferencia gratuita entre líneas de Metrobús
- TRANSBORDO EN ANDEÓN
Sin costo de conexión
- TERMINAL DE RUTA
Transferencia gratuita para la ruta
- ACCESIBILIDAD UNIVERSAL
Accesible en 2023
- TERMINAL DE AUTOBUSES FORÁNEOS
- BICICLACIONAMIENTO
Servicio gratuito con tarjeta de Movilidad Integrada
LÍNEAS A VEHÍCULO:
06:00 - 04:00 horas
SÁBADOS:
06:00 - 04:00 horas
DOMINGOS Y FESTIVOS:
07:00 - 05:00 horas



 METROBÚS LÍNEAS A VEHÍCULO: 04:00-05:00 horas SÁBADOS: 04:30-05:00 horas DOMINGOS Y FESTIVOS: 05:00-05:00 horas Consulta: metrobuss.cdmx.gob.mx para más información. Horario para transportar bicicletas: Lunes a viernes de 04:30 a 05:30 horas y 05:00 a 06:00 horas. Sábados de 04:30 a 05:00 horas y 05:00 a 06:00 horas. Domingos y días festivos todo el día.	 STC METRO LÍNEAS A VEHÍCULO: 05:00-02:00 horas SÁBADOS: 06:00-05:00 horas DOMINGOS Y FESTIVOS: 07:00-05:00 horas Consulta: metro.cdmx.gob.mx para más información. Horario para transportar bicicletas: Lunes a sábado a partir de las 04:30 horas. Domingos y días festivos todo el día.	 TREN LIGERO LÍNEAS A VEHÍCULO: 05:00-03:30 horas SÁBADOS: 05:00-03:30 horas DOMINGOS Y FESTIVOS: 07:00-03:30 horas Consulta: stc.cdmx.gob.mx para más información. Horario para transportar bicicletas: Domingos todo el día.	 TROLEBÚS LÍNEAS A VEHÍCULO: 05:00-02:00 horas SÁBADOS: 05:00-02:00 horas DOMINGOS Y FESTIVOS: 06:00-02:00 horas Consulta: stc.cdmx.gob.mx/cablebus para más información. Horario para transportar bicicletas: Todos los días de la semana en cualquier horario.	 CABLEBÚS LÍNEAS A VEHÍCULO: 05:00-02:00 horas SÁBADOS: 05:00-02:00 horas DOMINGOS Y FESTIVOS: 06:00-02:00 horas Consulta: stc.cdmx.gob.mx/cablebus para más información. Horario para transportar bicicletas: Todos los días de la semana en cualquier horario.	 RTP LÍNEAS A VEHÍCULO: 05:00-02:00 horas SÁBADOS: 05:00-02:00 horas DOMINGOS Y FESTIVOS: 06:00-02:00 horas Consulta: rtp.cdmx.gob.mx para más información. Horario para transportar bicicletas: Todos los días en cualquier horario, siempre y cuando haya un conductor y que éste esté autorizado para ello.	 ECOBICI TODOS LOS DÍAS: 06:00-03:30 horas Consulta: ecobici.cdmx.gob.mx para más información. Se muestran en el mapa las estaciones que son compatibles a ciclistaciones ECOBICI	 TREN SUBURBANO LÍNEAS A VEHÍCULO: 05:00-03:00 horas SÁBADOS: 05:00-03:00 horas DOMINGOS Y FESTIVOS: 07:00-03:00 horas Consulta: suburbano.cdmx.gob.mx para más información.	 MEXIBÚS Y MEXICABLE LÍNEAS A VEHÍCULO: 04:00-05:00 horas SÁBADOS: 04:00-05:00 horas DOMINGOS Y FESTIVOS: 04:30-05:00 horas LÍNEAS A VEHÍCULO: 05:00-03:00 horas SÁBADOS: 05:00-03:00 horas DOMINGOS Y FESTIVOS: 07:00-03:00 horas Consulta: stramymex.cdmx.gob.mx para más información.
---	--	--	---	---	--	--	--	--

Ilustración 14 Mapa de la red de transporte metrobus

Fuente: Tomada de (Metrobus, 2023)

LA CIUDAD DE MÉXICO Y LA DECADENCIA DE LA RED DE TRANSPORTE PÚBLICO.

Cada línea del Metrobús está compuesta por estaciones estratégicamente ubicadas a lo largo de su recorrido, con paradas frecuentes para facilitar el acceso y el descenso de los pasajeros. Además, todas las unidades de Metrobús operan con autobuses de alta capacidad y cuentan con carriles exclusivos para agilizar el transporte y reducir el tiempo de viaje. Una de las modalidades después de su inauguración incluida es la modalidad express, misma que permite hacer menos paradas al largo del viaje, lo cual reduce significativamente los tiempos de traslados cuando los usuarios van a recorrer grandes distancias.

La línea 1 (Indios Verdes-El Caminero) fue la primera en inaugurarse en 2005 y se extiende desde la estación Indios Verdes, en el norte de la ciudad, hasta El Caminero, en el sur. A lo largo de su recorrido, pasa por avenidas importantes como Insurgentes Norte y Reforma.

- Autobuses

Si bien hemos mencionado dos de las más importantes redes de transporte, no podemos perder de vista los autobuses, mismos que también han sufrido cambios a lo largo de la historia de la Ciudad de México.

En 1917 se llevó a cabo una importante huelga de choferes de tranvía, esta huelga fue aprovechada por empresarios de transporte quienes rápidamente impulsaron los primeros camiones como alternativa a los tranvías que se encontraban inhábiles.

Justo en esta época es cuando surgen los “pistaches”, camiones antiguos de color verde y blanco, mismos que serían remplazados años más tarde por los delfines.

A inicios de la década de los 80 se creó el primer organismo público de transporte urbano de pasajeros en la ciudad: Autotransportes Urbanos de Pasajeros Ruta 100, mismos que prestaron servicio a la Ciudad de México por más de 14 años.

LA CIUDAD DE MÉXICO Y LA DECADENCIA DE LA RED DE TRANSPORTE PÚBLICO.

Actualmente los autobuses pertenecen a la Red de Transporte de Pasajeros del Distrito Federal (RTP).



Ilustración 15 Servicios proporcionados por RTP

Fuente: Tomada de (RTP, 2023)

Actualmente, RTP cuenta con diversos servicios de transporte entre los cuales se distingue el servicio atenea que es exclusivo para mujeres y el nochebus, mismo que presta servicio en horario nocturno alrededor de la Ciudad de México.

LA CIUDAD DE MÉXICO Y LA DECADENCIA DE LA RED DE TRANSPORTE PÚBLICO.

- Bicicleta

La bicicleta ha sido un medio de transporte desde hace décadas; sin embargo, ha ganado popularidad en los últimos años, sobre todo entre las generaciones más jóvenes, quienes se distinguen por su preocupación por el cuidado del medioambiente.

La Ciudad de México ha respondido al llamado de los jóvenes y ha implementado ciclovías en puntos estratégicos, además ha dotado a la Ciudad con las eco bicis, una red de transporte de bajo costo que permite a los usuarios rentar bicicletas por periodos cortos de tiempo para realizar sus traslados.

LA CIUDAD DE MÉXICO Y LA DECADENCIA DE LA RED DE TRANSPORTE PÚBLICO.

VI. Formulación de la hipótesis

La red de transporte se ha quedado estancada en los últimos años y su crecimiento y desarrollo no han sido en la misma proporción de las necesidades de la población, lo que se traduce en una demanda mayor que la oferta actual. Además, la red de transporte no ha sido prioridad en cuanto a mantenimiento para la administración actual de la Ciudad de México, con lo que los accidentes han incrementado y la red de transporte se ha convertido en un problema social..

LA CIUDAD DE MÉXICO Y LA DECADENCIA DE LA RED DE TRANSPORTE PÚBLICO.

VII. Pruebas cuantitativas y/o cualitativas de la hipótesis



Ilustración 16 Accidente en la línea 12 del metro de la Ciudad de México 2021

Fuente: Tomada de (Excelcior, 2021)

Es difícil pensar que alguien en México y quizás en algunas partes del mundo no conozca esta imagen. Desafortunadamente, el 3 de mayo de 2021 ocurrió una de las tragedias más devastadoras en la historia del transporte público de la Ciudad de México.

Se trata del desplome de un tren que recorría un tramo elevado de la línea 12, misma que vale la pena mencionar que es la de más reciente inauguración en la capital del país, por lo que esperaríamos se tratara de infraestructura en excelentes condiciones comparada con las líneas más antiguas que datan de 1969.

Este polémico accidente dio mucho que decir del ahora candidato a la presidencia, Marcelo Ebrard, quien fue el titular de la Ciudad de México durante la inauguración

LA CIUDAD DE MÉXICO Y LA DECADENCIA DE LA RED DE TRANSPORTE PÚBLICO.

de la línea 12, por lo que se considera el responsable de haber recibido la obra terminada y haberse asegurado de que esta se encontraba en óptimas condiciones para su operación.

Por otro lado, se cuestionó el mantenimiento realizado a dicha línea por parte de la también candidata a la presidencia por parte del partido MORENA: Claudia Sheinbaum, quien al momento del accidente ocupaba la posición de jefa de gobierno de la Ciudad de México. Lamentablemente, a la fecha no se ha determinado responsabilidad alguna de lo sucedido.

Si bien el antes mencionado accidente es el más conocido por la magnitud de sus daños, no podemos presumir de que sea el único. Cada semana en el último año, el metro es noticia por los desastres en los que se ve envuelto.



Ilustración 17 Problemas en el metro de la Ciudad de México

Fuente: Tomada de (Atracción 360, 2023), (Informador, 2023)

En la ilustración anterior se observan casos cotidianos de inundaciones e incendios en el metro, no se trata de eventos aislados, comúnmente vemos en redes sociales videos de usuarios atrapados que exigen al gobierno realizar mantenimiento a la red de transporte.

LA CIUDAD DE MÉXICO Y LA DECADENCIA DE LA RED DE TRANSPORTE PÚBLICO.

Es importante recordar que el metro traslada más de 4 millones de personas diariamente, por lo que un problema de esta clase da como resultado miles de personas afectadas, sin posibilidad de llegar a sus lugares de trabajo, escuelas, hospitales o sus hogares, considerando que no existen alternativas capaces de trasladar a los afectados de forma emergente.

- **Delincuencia**

La delincuencia no es un problema particular del transporte público, se trata de un reflejo del problema social que se enfrenta en la Ciudad de México.

Seguramente, si volvemos atrás y revisamos las noticias de hace décadas en la capital del país, nos encontraremos también con problemas de delincuencia; no obstante, es importante mencionar que los problemas se han vuelto cada vez más recurrentes, más graves, pero desafortunadamente más normales.



Un asalto a mano armada ya no es noticia, no se trata de algo fuera de lo normal y eso no es más que resultado de la ola de violencia que invade al país de punta a punta, donde amanecemos todos los días con noticias de personas descuartizadas y narco mensajes. Evidentemente,

robo a mano armada no es noticia frente a problemas como los antes mencionados.

Además, no podemos perder de vista la violencia de género, la cual es un problema del que cada vez sabemos más, y el cual ha traído como alternativas en materia de transporte la exclusividad de unidades para el género femenino.

LA CIUDAD DE MÉXICO Y LA DECADENCIA DE LA RED DE TRANSPORTE PÚBLICO.

VIII. Conclusiones

El transporte de la Ciudad de México fue referente internacional por muchos años, y sin duda alguna era parte del recorrido turístico a realizar por cualquier persona del interior de la república que se encontrara visitando la capital del país.

La red de transporte fue evolucionando durante siglos, adaptándose a las necesidades de la población e implementando la tecnología disponible alrededor del mundo. Aun cuando la Ciudad de México es tan pequeña en territorio, cuenta con una de las redes de transporte instalada más poderosas del mundo.

Desafortunadamente, en los últimos años el transporte ha venido en decadencia; por un lado, las inversiones realizadas han resultado un fracaso, haciendo referencia particularmente a la línea 12 del metro, la cual tardó en su construcción mucho más de los esperados y sobrepasó su presupuesto original.

Desde su inauguración, la línea dorada presentó fallas reportadas por los usuarios, y se hablaba de lo poco seguro que esta parecía, aun cuando las autoridades aseguraban contar con la mejor tecnología y los más altos estándares de seguridad durante su construcción.

Hace dos años, la línea 12 colapsó dejando al descubierto los fraudes alrededor de los cuales esta obra de infraestructura fue construida. Además, fue la punta del iceberg para destapar la realidad en cuanto al mantenimiento que recibe la antes memorable red de transporte colectivo metro.

LA CIUDAD DE MÉXICO Y LA DECADENCIA DE LA RED DE TRANSPORTE PÚBLICO.

Posibles soluciones

No podemos pensar en una solución particular para mejorar las condiciones de la red de transporte sin antes poner alto total a los problemas de corrupción a los que se enfrenta actualmente la Ciudad de México.

La afirmación anterior tiene lugar cuando hablamos de presupuesto, el gobierno federal actual ha realizado algunos cambios en cuanto a recaudación de impuestos se refiere, lo que sugiere que la recaudación debería ser mayor o al menos igual a la de años anteriores en el peor de los casos. Esto significaría que el presupuesto de las entidades (entre ellas la Ciudad de México) también debe ser mayor o igual.

Si lo anterior es correcto, ¿Cuál es la razón para no ejercer gasto en la red de transporte? No hemos visto inversiones ni gasto en algún otro sector que justifique la falta de atención a uno de los servicios más importantes de la sociedad, por lo que solo queda pensar que se trata de dinero malgastado o de actos de corrupción.

Una vez que esta situación quede resuelta entonces es inminente que se realice inversión en recuperar las instalaciones de transporte de la Ciudad, probablemente el importe sea mucho mayor al que quisiéramos, pero es consecuencia de la falta de mantenimiento preventivo, lo que dará como resultado mantenimiento reactivo o emplazo de unidades e infraestructura en general.

Si bien es cierto que las instalaciones se encuentran totalmente olvidadas por parte de las autoridades, es importante la conciencia por parte de los usuarios, quienes maltratan y ensucian deliberadamente las unidades.

La cultura cívica es necesaria y urgente para poder mantener en óptimas condiciones la red de transporte y dejar de gastar en excesivos servicios de limpieza para poder invertir en mejoras y expansión de la red.

LA CIUDAD DE MÉXICO Y LA DECADENCIA DE LA RED DE TRANSPORTE PÚBLICO.

En lo que respecta al acoso y delincuencia, la solución propuesta es básicamente la misma: se trata de obtener lo mejor de todos los mundos y aprovechar lo aprendido en las redes de transporte actuales.

Una de las ventajas que ofrece el metro y metrobús es la predictibilidad que existe en sus rutas, ya que éstas se encuentran previamente establecidas, lo que imposibilita en su totalidad el realizar cambios abruptos.

Esta predictibilidad, además de las estaciones perfectamente establecidas, dan seguridad entre los usuarios, considerando que si son víctimas de algún acto de delincuencia o violencia durante el trayecto entre estación y estación basta con avisar a la autoridad competente para que el delincuente sea detenido en la siguiente parada.

La propuesta es disciplina en las paradas de los autobuses e implementación de guardias de seguridad en las estaciones de parada y botones de pánico en todas las unidades de transporte. Además, y lo más importante, tener la capacidad de unificar los medios de pago a través de la actual tarjeta de movilidad ciudadana, la cual debería estar personalizada de tal forma que permita conocer a las autoridades quienes son los pasajeros y donde viven, de tal forma que ante alguna infracción al código de conducta la tarjeta pueda ser retirada y el ciudadano sea acreedor a una multa conforme a las leyes vigentes.

Más allá de la inversión económica que esto significa, se trata también de un cambio de paradigma en la forma en que opera actualmente el transporte público en México, se trata de orden y disciplina entre los prestadores de servicios, pero también entre los usuarios, quienes probablemente tendrás que hacer cambios a sus hábitos comunes, pero finalmente podrían traducirse en ventajas importantes para toda la sociedad.

LA CIUDAD DE MÉXICO Y LA DECADENCIA DE LA RED DE TRANSPORTE PÚBLICO.

IX. Bibliografía

AM. (6 de Mayo de 2020). Obtenido de <https://www.am.com.mx/coronavirus/2020/5/6/lanzan-polemica-campana-para-quequedarse-en-casa-si-sales-matas-si-sales-mueres-405276.html>

Atracción 360. (7 de Junio de 2023). Obtenido de <https://www.atraccion360.com/que-pasa-en-el-metro-en-epoca-de-lluvias>

Autofact. (16 de Febrero de 2023). Obtenido de <https://www.autofact.com.mx/blog/comprar-carro/antecedentes/transporte-publico-cdmx>

El financiero. (13 de Julio de 2023). Obtenido de <https://www.elfinanciero.com.mx/bloomberg-businessweek/2023/07/13/de-regreso-a-la-oficina-para-evitar-ley-de-home-office/>

El sol de México. (24 de Agosto de 2020). Obtenido de <https://www.elsoldemexico.com.mx/mexico/sociedad/educacion-por-television-es-un-esfuerzo-inedito-a-nivel-mundial-monreal-5666352.html>

El universal. (12 de Julio de 2023). Obtenido de <https://www.eluniversal.com.mx/mundo/no-no-es-cdmx-el-peor-trafico-del-mundo-esta-en-bogota-colombia-segun-indice-de-tomtomb/>

LA CIUDAD DE MÉXICO Y LA DECADENCIA DE LA RED DE TRANSPORTE PÚBLICO.

Excelcior. (13 de Septiembre de 2021). Obtenido de <https://www.excelsior.com.mx/comunidad/linea-12-del-metro-de-cdmx-apoyos-acciones-y-reparacion-tras-desplome-estos-son-los>

Forbes. (16 de Mayo de 2018). Obtenido de <https://www.forbes.com.mx/cdmx-la-quinta-ciudad-mas-habitada-en-el-mundo-onu/>

Gobierno de México. (17 de Febrero de 2020). Obtenido de [https://www.gob.mx/sct/articulos/cuantos-usuarios-de-internet-somos-en-mexico#:~:text=En%20M%C3%A9xico%20hay%2080.6%20millones%20de%20usuarios%20de%20Internet%2C%20que,2015%20\(57.4%20por%20ciento\).](https://www.gob.mx/sct/articulos/cuantos-usuarios-de-internet-somos-en-mexico#:~:text=En%20M%C3%A9xico%20hay%2080.6%20millones%20de%20usuarios%20de%20Internet%2C%20que,2015%20(57.4%20por%20ciento).)

INEGI. (15 de Julio de 2023). Obtenido de <https://www.inegi.org.mx/>

INEGI. (2023). Obtenido de <https://www.inegi.org.mx/temas/vehiculos/>

Informador. (11 de Enero de 2023). Obtenido de <https://www.informador.mx/mexico/Metro-CDMX-Ahora-arde-en-llamas-vagon-de-la-Linea-5-VIDEO-20230111-0113.html>

Metro de la Ciudad de México. (2023). Obtenido de <https://mapa-metro.com/es/Mexico/Ciudad%20de%20Mexico/Ciudad%20de%20Mexico-Metro-mapa.htm>

Metrobús. (2023). Obtenido de <https://www.metrobus.cdmx.gob.mx/dependencia/acerca-de>

Mudafy. (2023). Obtenido de <https://mudafy.com.mx/d/valor-metro-cuadrado-cdmx>

**LA CIUDAD DE MÉXICO Y LA DECADENCIA
DE LA RED DE TRANSPORTE PÚBLICO.**

Nexos. (7 de Marzo de 2023). Obtenido de <https://datos.nexos.com.mx/el-inventario-de-la-movilidad-de-mexico/>

RTP. (2023). Obtenido de <https://www.rtp.cdmx.gob.mx/>

Silicon week. (22 de Febrero de 2017). Obtenido de <https://www.siliconweek.com/projects/public-sector/tomtom-cdmx-la-ciudad-mas-trafico-del-mundo-75674>

Solo autos. (2023). Obtenido de <https://soloautos.mx/noticias/detalle/los-5-coches-mas-baratos-en-mexico-en-2023/ED-LATAM-28652/>

Statista. (2021). Obtenido de <https://es.statista.com/estadisticas/572427/tasa-bruta-de-natalidad-en-mexico-por-entidad-federativa/>

YouTube. (2021). Obtenido de <https://www.youtube.com/watch?v=qQ1TWRoniNY>

Es una investigación de análisis del Partido Acción Nacional en la Ciudad de México.
Registro ante el Instituto Nacional de Derechos de Autor en trámite
Partido Acción Nacional en la Ciudad de México
Durango No. 22, Col. Roma, C.P. 06400, México, CDMX.