



**CD
MX**

IMPACTO DE LA MOVILIDAD DIARIA EN LA VIDA DE LOS JÓVENES DE LA CDMX

**KARLA
RODRIGUEZ**

2024

IMPACTO DE LA MOVILIDAD DIARIA EN LA VIDA DE LOS JÓVENES DE LA CDMX

Karla Maria Rodriguez Ceballos

2024

RESUMEN

A lo largo de esta investigación se encuentra información que releva las características principales de la movilidad diaria de los jóvenes por la Ciudad de México, dando lugar a las formas en las que sus experiencias en el transporte público impactan en su vida. Asimismo, involucra los aspectos positivos y las necesidades que actualmente tiene el sistema de transporte en nuestra urbe, ello encaminado a despertar el interés en la búsqueda de cambios positivos en materia de movilidad que, más allá de únicamente beneficiar a los jóvenes de hoy, futuros líderes, brindarían la oportunidad de que también el resto de la población obtenga una vida de calidad visible en su día a día.

Contenido

I. Introducción.....	1
Problemática abordada	3
II. Justificación.....	4
III. Planteamiento del problema.....	6
IV. Objetivo	8
V. Marco teórico	9
VI. Formulación de la hipótesis	37
VII. Pruebas cuantitativas y/o cualitativas de la hipótesis	38
VIII. Conclusiones	49
Posibles soluciones.....	52
IX. Bibliografía.....	55

IMPACTO DE LA MOVILIDAD DIARIA EN LA VIDA DE LOS JÓVENES DE LA CDMX

I. Introducción

La movilidad urbana es un aspecto fundamental en la vida cotidiana de los habitantes de cualquier ciudad, y la Ciudad de México no es la excepción. Con una población joven en constante crecimiento, resulta imprescindible comprender cómo los jóvenes se desplazan dentro de esta megalópolis y cómo dicha movilidad influye en sus vidas.

En particular, los jóvenes enfrentan desafíos únicos en términos de desplazamiento, ya sea para asistir a la escuela, universidad, trabajo o simplemente para socializar. Esta investigación se centra en explorar el impacto de la movilidad diaria en los jóvenes de la Ciudad de México.

En el contexto de la Ciudad de México, los jóvenes recurren a una gran variedad de medios de transporte para satisfacer sus necesidades de desplazamiento. Desde el caótico STC Metro hasta las bicicletas que zigzaguean entre el tránsito vehicular, pasando por autobuses, Metrobuses, RTP, Cablebús y Trolebús, por mencionar algunos, cada uno cumpliendo un papel importante en su movilidad diaria.

El presente trabajo se propone indagar en los hábitos de movilidad de los jóvenes de la Ciudad de México, centrándose en los medios de transporte a los que recurren con mayor frecuencia y las razones que los impulsan a elegirlos. Más allá de una mera descripción de sus rutinas de desplazamiento, el objetivo principal es explorar cuál es la dinámica de su movilidad diaria y, de paso, poner sobre la mesa las virtudes y los defectos de la red de movilidad de nuestra ciudad.

Entender ello, no solo proporcionará información valiosa para mejorar el sistema de transporte urbano de la Ciudad de México, sino que también permitirá diseñar políticas y estrategias más efectivas orientadas a satisfacer las necesidades específicas de este segmento de la población.

IMPACTO DE LA MOVILIDAD DIARIA EN LA VIDA DE LOS JÓVENES DE LA CDMX

A través de este trabajo, se busca contribuir al desarrollo de una ciudad más segura, inclusiva, accesible, sostenible y tecnológica para todos sus habitantes, especialmente para las generaciones jóvenes que moldean el futuro de la urbe, quienes, adicionalmente, son los más propensos a adoptar nuevas formas de movilidad mediante el uso de aplicaciones y transporte inteligente. Comprender sus preferencias y habilidades ayudaría a impulsar innovaciones tecnológicas para la Ciudad de México.

La metodología de esta investigación es en mayor medida de carácter documental, para la que se rescataron estudios, opiniones, proyecciones, investigaciones y otro tipo de documentos estadísticos, con la total intención de sustentar las inquietudes que atañen a su realización.

IMPACTO DE LA MOVILIDAD DIARIA EN LA VIDA DE LOS JÓVENES DE LA CDMX

Problemática abordada

Los jóvenes de la Ciudad de México enfrentan una serie de desafíos en su movilidad diaria que pueden dificultar sus actividades cotidianas e incluso su salud, aspectos que afectan negativamente su calidad de vida. No por ser jóvenes quiere decir que tienen la capacidad inmediata de tolerar los problemas más comunes del sistema de transporte público en la ciudad, como por ejemplo, la saturación de usuarios, la ausencia de seguridad, las malas condiciones en las que se encuentran las unidades de transporte, la inadecuada e insuficiente infraestructura vial a lo largo de la ciudad, las desigualdades en el acceso al transporte, la congestión del tráfico y los retrasos que ello conlleva, el impacto ambiental, etcétera.

Abordar este tema apoyaría en el desarrollo de políticas integrales que promuevan un transporte público eficiente, seguro y accesible, así como el avance que necesita la Ciudad de México en infraestructura para peatones y ciclistas, encontrándose en estos dos últimos buena parte de los jóvenes capitalinos.

IMPACTO DE LA MOVILIDAD DIARIA EN LA VIDA DE LOS JÓVENES DE LA CDMX

II. Justificación

Realizar una investigación sobre el impacto de la movilidad diaria en los jóvenes de la Ciudad de México es de suma importancia por varias razones, dentro de las que destaca el entendimiento de sus necesidades, ya que constituyen una parte significativa de la población de la ciudad.

Comprender cómo se desplazan a diario los jóvenes y cómo ello influye en sus vidas será crucial para diseñar políticas públicas y programas que satisfagan de manera efectiva sus necesidades y, además, faciliten sus viajes diarios.

Invertir parte del gasto público de la Ciudad de México en temas relacionados con la movilidad de los jóvenes sería relevante porque se harían presentes la inclusión y equidad por parte del Estado y, a su vez, la sociedad sería consciente de esos ejes que hoy deberían de estar más que arraigados a nuestra cultura.

Destinar recursos a la mejora de la movilidad de los jóvenes garantizaría que este sector de la sociedad tenga acceso equitativo a oportunidades educativas, laborales, recreativas y de salud, reduciendo así las disparidades socioeconómicas en la ciudad.

La movilidad diaria en la Ciudad de México es compleja, requiere de soluciones integrales y sustentables, algunas propuestas que podrían ayudar a mejorar esta dinámica serían: la ampliación y modernización del STC Metro, siendo el principal medio de transporte público; el fortalecimiento del sistema de autobuses; la integración eficiente de las diferentes opciones de transporte; el fomento del uso de bicicletas, contemplando ciclovías que cumplan con una infraestructura segura; la promoción de la movilidad peatonal, a través de la mejora de espacios peatonales; la regulación del tránsito y estacionamiento vehiculares; desarrollo urbano y planificación territorial; sistemas de gestión de tráfico mediante la explotación de la

IMPACTO DE LA MOVILIDAD DIARIA EN LA VIDA DE LOS JÓVENES DE LA CDMX

tecnología al alcance, y el fomento de la educación y concientización en temas de movilidad desde etapas muy tempranas del ser humano.

El trabajo para lograr ello, involucra la participación del gobierno, el sector privado y la sociedad civil, así como una inversión significativa en infraestructura y tecnología con ojos a largo plazo, basada en una planificación realmente integral.

Es así que a través de esta investigación se podrán Identificar las características de la movilidad diaria en los jóvenes, valorar en qué sentido lo que sucede en sus trayectos diarios influye en su vida diaria y su relación con la ciudad, descubrir los cambios en la movilidad en los últimos años que han tenido mayor relevancia en el grupo social joven, conocer las virtudes y reconocer las carencias que hoy conforman el sistema de movilidad en la Ciudad de México, y destacar el valor de la juventud en la ciudad, todos ellos objetivos que guían a ésta.

Adicional a todo lo anteriormente mencionado, otros beneficios que se obtendrían de darle importancia a este tema serían la participación y el empoderamiento de los jóvenes de la Ciudad de México, ya que al considerarlos en las planeaciones públicas provocaría que se involucren en temas cívicos a su favor y al de todas las personas que residen aquí.

IMPACTO DE LA MOVILIDAD DIARIA EN LA VIDA DE LOS JÓVENES DE LA CDMX

III. Planteamiento del problema

Las experiencias diarias en el transporte público tienen un impacto significativo en la vida de los jóvenes en la Ciudad de México. Éstas interfieren en su vida tanto positivamente, en el sentido de convivencia y socialización, así como también negativamente, ¿cómo es eso?

Algunos de los aspectos en los que se han observado cambios desfavorables recaen en la salud física y mental, ya que el estrés, la fatiga y la ansiedad cada vez son alteraciones más frecuentes en los jóvenes. Pero ¿cómo puede sucederles a ellos, que aún tienen buena edad para tolerar eso y más? La saturación y las condiciones incómodas en el transporte público pueden elevar los niveles de ciertas hormonas en respuesta a determinados factores, por ejemplo, la incertidumbre sobre la duración que tendrá su viaje, independientemente del día en el que se trasladen, pues ya no existe distinción de horarios, todos los días a todas horas, el transporte de la Ciudad de México es un reto por vencer.

La seguridad es otro de los aspectos que influye mucho en la experiencia que los jóvenes tienen al moverse por la ciudad, se enfrentan a riesgo de robo, acoso y otras formas de violencia. La inseguridad limita entonces su movilidad y la disposición a utilizar ciertos modos de transporte. Además de que, si a ello se le suman los accidentes que ocurren a diario debido a la falta de mantenimiento de las unidades de transporte y la misma saturación de éste, llegar sanos a su destino representa una victoria.

Así, bajo esas y otras más circunstancias, es que los jóvenes forman una percepción y actúan de determinada manera a diario. La calidad del transporte público influye en la visión general de la vida en la ciudad, experiencias negativas pueden generar descontento ante ésta. Por el contrario, un sistema de transporte público eficiente y confiable, abriría la posibilidad de que su concepción de la vida diaria sea menos abrumante y más fácil de digerir el cambio de la juventud a la adultez.

Dentro de los temas que esta investigación abarca encontramos: cuáles son los medios de transporte que utilizan en mayor medida los jóvenes de la Ciudad de

IMPACTO DE LA MOVILIDAD DIARIA EN LA VIDA DE LOS JÓVENES DE LA CDMX

México, las razones de sus traslados, algunas de las cosas positivas y negativas que acontecen en sus trayectos, los obstáculos que enfrentan en su día a día de un lado a otro, las virtudes y carencias de la red de movilidad de la ciudad, lo presupuestado para su mejora y mantenimiento, y los logros y deudas de su administración para con ese grupo social y el resto de la población, por mencionar los más relevantes.

Todos ellos nutridos con información, datos, análisis, opiniones, proyecciones e informes anteriormente publicados que ayudan a entender la dinámica en el sentido de movilidad de la urbe, la cual aún está necesitada de atención, importancia y seriedad por parte de los líderes políticos.

Esta investigación puede brindar la posibilidad de conocer detalles que pasan desapercibidos en el día a día y que, por ya ser comunes, se toman como normales, cuando la realidad es que se puede hacer mucho más por la Ciudad de México para alcanzar lo que tanto se ha presumido: una movilidad sostenible, no solo en determinadas zonas de la urbe, sino en toda su extensión territorial.

IMPACTO DE LA MOVILIDAD DIARIA EN LA VIDA DE LOS JÓVENES DE LA CDMX

IV. Objetivo

- General:

Conocer de qué modo impacta la movilidad diaria de los jóvenes en la Ciudad de México y cuáles son los aspectos que tienen mayor relevancia en este grupo social

- Particulares:

1. Identificar las características de la movilidad diaria en los jóvenes
2. Valorar en qué sentido lo que sucede en sus trayectos diarios influye en su vida diaria y su relación con la ciudad
3. Descubrir los cambios en la movilidad en los últimos años que han tenido mayor relevancia en el grupo social joven
4. Conocer las virtudes y reconocer las carencias que hoy conforman el sistema de movilidad en la Ciudad de México
5. Destacar el valor de la juventud en la ciudad

IMPACTO DE LA MOVILIDAD DIARIA EN LA VIDA DE LOS JÓVENES DE LA CDMX

V. Marco teórico

Anteriormente no existía un parámetro claro sobre a partir de qué momento se empezaba la etapa de la juventud y cuándo ésta terminaba, sin embargo, a partir de 1999 con la Ley del Instituto Mexicano de la Juventud¹, se considera joven a toda persona cuya edad comprende entre los 12 y los 29 años. (Consejo Nacional de Evaluación de la Política de Desarrollo Social [CONEVAL], s.f.)

Bajo ese eje, según el *Cuestionario Ampliado del Censo de Población y Vivienda 2020* del Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática (INEGI), en México residían 37.7 millones de jóvenes (de 12 a 29 años), quienes representaban el 30% de la población total del país. Del total de jóvenes registrados, el 63.4% (23.9 millones) vivía en alguna de las 74 zonas metropolitanas del territorio nacional, dentro de las que se incluye la Ciudad de México. (Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática [INEGI], 2023)

De acuerdo con ese registro, de los jóvenes en zonas metropolitanas la mitad eran hombres y la otra, mujeres, destacando que de cada 10 jóvenes 4 tenían entre 18 y 24 años en ambos casos. Asimismo, se observó que el porcentaje en asistencia a la escuela de este grupo social fue mayor en dichas zonas frente a los jóvenes que vivían fuera de ellas. Específicamente, 44.5% de quienes residían en éstas asistía a la escuela y solo el 38.5% para quienes no vivían en alguna, lo hacía. (INEGI, 2023)

Para ambos sexos, los años de escolaridad de los jóvenes residentes de alguna zona metropolitana también contrastaron. De los jóvenes de 25 a 29 años el promedio fue de 12 años de escolaridad, frente a 10.2 años en el caso de quienes vivían fuera de éstas.

En lo que respecta a la situación laboral, 39.7% (15 millones) realizó algún trabajo durante la semana anterior a la recolección de datos del cuestionario. El porcentaje

¹ Publicada en el Diario Oficial e la Federación el 6 de enero de 1999
<https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/LIMJ.pdf>

IMPACTO DE LA MOVILIDAD DIARIA EN LA VIDA DE LOS JÓVENES DE LA CDMX

en ese sentido registró un incremento según la edad de las personas jóvenes: 9.9% (1.3 millones) en el grupo de 12 a 17 años trabajó, mientras que en el grupo de 25 a 29 años el porcentaje fue de 67.7% (6.7 millones). Entre los jóvenes de 12 a 17 años que residían fuera de alguna zona metropolitana fue mayor el porcentaje que trabajó (12.5%) que entre quienes sí vivían en éstas (8.2%). Cabe destacar que para el grupo de 18 a 24 años también fue más alto el porcentaje de hombres ocupados que vivían fuera de alguna zona metropolitana, lo contrario a las mujeres en ese grupo de edad. (INEGI, 2023)

Ahora bien, el mismo INEGI nos dice en el documento que, debido a la concentración de población e infraestructura con la que cuentan las zonas metropolitanas del país, es que se genera una dinámica educativa, económica y social particular y que el conocimiento sobre el impacto que tiene el estudio y el trabajo en la movilidad cotidiana permite un acercamiento a los procesos en la transición hacia la madurez y la independencia de los jóvenes.

El instituto especifica que la movilidad cotidiana se caracteriza por desplazamientos de corta distancia y duración que generalmente implican regresar al lugar de residencia habitual, cuyos principales motivos son el trabajo, el estudio, ocio, visitas a familiares o amigos y acceso a servicios. Particularmente en la población joven del país son los dos primeros los que cobran relevancia en esa etapa. (INEGI, 2023)

El documento incluye que del total de jóvenes que vivían en 2020 en alguna zona metropolitana, el 44.5% (10.6 millones) asistía a la escuela. Ese porcentaje varía según grupo de edad y sexo, entre los hombres, el 82%, en el grupo de 12 a 17 años, y 8.7% en el de 25 a 29 años; y entre las mujeres, el 84.6% del grupo de 12 a 17 años, y 7.9% del de 25 a 29 años. (INEGI, 2023)

Ligado a ello, nos dice que del total de los jóvenes que asistían a la escuela y vivían en alguna zona metropolitana (10.6 millones), el 80.8% (8.6 millones) no se desplazó a otro municipio dentro de la zona de residencia para estudiar, mientras que el 16.0% (1.7 millones) viajó del municipio de residencia al municipio donde

IMPACTO DE LA MOVILIDAD DIARIA EN LA VIDA DE LOS JÓVENES DE LA CDMX

estaba el centro educativo, y el 3.2% (342 mil) salió de la zona metropolitana donde vivía para dirigirse a su centro de estudio. Adicional de que cuando se consideran ambas situaciones, el 19.2% (2 millones) de los jóvenes tuvo que desplazarse de su municipio de residencia para llegar a su centro de estudio. (INEGI, 2023)

El tipo de movilidad que realizan los jóvenes está relacionado con su edad, el análisis nos dice que, en el caso de la población de 12 a 17 años, el 88.3% estudiaba dentro del municipio donde vivía, y para el grupo de 25 a 29 años ese porcentaje fue de 66.7 por ciento; además, uno de cada tres jóvenes de este último grupo se desplazó de municipio distinto al de su residencia para esta actividad. (INEGI, 2023)

En cuanto al trabajo, la otra actividad relacionada con la movilidad cotidiana resultó que del grupo más joven (de 12 a 17 años), en total 7.9 millones, el 8.2% (650 mil) trabajó durante la semana previa a la entrevista para el análisis, mientras que del grupo de 25 a 29 años el porcentaje fue de 71% (4.6 millones). Si esa información se separa por sexo, se encuentra que de los hombres de 25 a 29 años el 85.6% trabajó, frente al 57%% de las mujeres. (INEGI, 2023)

Los jóvenes que trabajaron durante ese año y que se desplazaron al interior de la zona metropolitana en la que residían para ir a su lugar de trabajo representaron el 17.6% (1.7 millones) del total, y el 4.0% (390 mil) fue el registro de quienes se desplazaron a un municipio que no estaba dentro de la zona donde vivía. Si se suma éste con el de quienes se movieron al interior de su zona metropolitana de residencia, resulta que el 21.6% (2.1 millones) del total de las personas jóvenes que trabajaron (9.8 millones) requirió viajar de su municipio de residencia a su centro de trabajo. (INEGI, 2023)

De la mano con lo anterior, ahora podríamos preguntarnos a través de qué medio de transporte es que los jóvenes se mueven diariamente a sus distintos destinos.

Ya el gobierno de la Ciudad de México publicó en el sitio web MexicoCity *La guía oficial de los viajeros en la Ciudad de México*, en la que menciona que moverse por

IMPACTO DE LA MOVILIDAD DIARIA EN LA VIDA DE LOS JÓVENES DE LA CDMX

la ciudad es mucho más fácil de lo que se cree, e invita a la población a aprender sobre el Sistema de Transporte Colectivo Metro (STC Metro), acostumbrarse a él y a usarlo para la mayoría de sus trayectos diarios, ya que, advierte, ante el tránsito vehicular, éste es una opción bastante más rápida. De hecho, también asegura que usar el metro de la Ciudad de México le hace sentir a los usuarios de manera inmediata que están como en casa. (Gobierno de la Ciudad de México, s.f.)

Dice, que este tipo de transporte público es más responsable con el medio ambiente, menos costoso, no contribuye a la congestión del tránsito y que *“el metro es una forma fascinante de visualizar y comenzar a aprender el diseño de la ciudad en general”*, además de que *“es una excelente manera de ver y conocer a más y más habitantes de la Ciudad de México, presenciar sus idas y venidas y sentir que realmente eres parte de la metrópoli”*. (Gobierno de la Ciudad de México, s.f.)

¿Por qué poner el caso del STC Metro? Porque es la red de transportes urbanos más grande del país y es considerada una de las más grandes del mundo. Tan solo de enero a marzo de este año se contabilizó que transportó en total a 271 millones 419 mil 696 pasajeros a lo largo de las 12 líneas que la conforman². En el sitio web del metro (metro.cdmx.gob.mx) las cifras dicen que las tres líneas que registraron mayor movilidad de la población fueron: Línea 2, con 46 millones 512 mil 675 pasajeros; Línea 3, con 39 millones 926 mil 846 pasajeros, y Línea B, con 31 millones 812 mil 923 pasajeros. Mientras que las de menor actividad fueron: Línea 4, con 5 millones 881 mil 293 pasajeros; Línea 6, con 9 millones 592 mil 829 pasajeros, y Línea 5, con 14 millones 729 mil 321 pasajeros. (Sistema de Transporte Colectivo Metro [STC Metro], 2024)

Considerando el periodo de enero-marzo, de 2022 a 2024 se registró un aumento de 29 millones 721 mil 280 pasajeros que se trasladaron a diferentes puntos de la

² El STC Metro aclara que a partir del 1 de agosto 2022 no se consideraron los usuarios Beneficiados por la eliminación del doble cobro de la correspondencia Pantitlán, debido a la adecuación de accesos por el proyecto de modernización y la redistribución de flujos en el Conjunto Pantitlán.

IMPACTO DE LA MOVILIDAD DIARIA EN LA VIDA DE LOS JÓVENES DE LA CDMX

Ciudad de México a través del STC Metro, ya que en 2022 se contabilizaron 241 millones 698 mil 416 pasajeros. (STC Metro, 2024)

En 2018, el Gobierno de la Ciudad de México presentó los resultados obtenidos de la *Encuesta sobre la percepción de la calidad del servicio con perspectiva de género, derechos humanos y no discriminación*, cuyo principal objetivo fue identificar la percepción de la población usuaria del STC Metro, para incrementar mejoras institucionales y políticas públicas que atendieran con viabilidad las exigencias en materia de movilidad. En ésta, los jóvenes de entre 19 y 29 años fueron los que tuvieron mayor participación, de los cuales el 44% fueron mujeres y el 43% hombres.

Las razones principales de hacer uso de este transporte fueron *Traslado al trabajo* (58% hombres y 46% mujeres) y *Traslado a la escuela* (31% mujeres y 26% hombres). Ante la pregunta de *¿Por qué prefiere utilizar el Metro CDMX?*, la respuesta que preponderó fue por *Rapidez (Rápido llego a mi destino)*, seguida de por la *Cercanía (Transporte cercano a mi destino)* y en tercer lugar por *Economía (Más barato)*. (STC Metro, 2018)

Asimismo, considerando a toda la población encuestada, se reportó que su satisfacción fue regular en aspectos como el servicio en taquillas del STC Metro, el mantenimiento de los vagones, la conducción del tren y el tiempo de traslado (rapidez). (STC Metro, 2018)

Millones son los jóvenes que se mueven diariamente por la Ciudad de México a través de un transporte público, sea metro u otro distinto. En 2014, la revista mexicana de investigación educativa SciELO, se dio a la tarea de indagar sobre las conversaciones de jóvenes estudiantes en el transporte público, y aunque esa publicación se realizó hace 10 años atrás, llama mucho la atención que es un tema que hasta hoy no deja de tener vigencia, pues este grupo social sigue siendo el que más hace uso de las diferentes opciones en transporte de la ciudad y su conexión con algunos municipios del Estado de México.

IMPACTO DE LA MOVILIDAD DIARIA EN LA VIDA DE LOS JÓVENES DE LA CDMX

En esa investigación se dice que, si bien la vida juvenil se desarrolla en las escuelas, ésta también transcurre en los largos trayectos hacia y desde los establecimientos escolares, momentos en los que las conversaciones cobran lugar entre ellos, confirmando de ese modo lo que otros trabajos previos aseguraban: una actividad central en la vida de los jóvenes estudiantes, de diversos tipos de escuela, es la conversación con amigos, compañeros y parejas, confirmando así que el transporte se convierte en un espacio de vida juvenil. (Weiss & Vega, 2014)

Para desarrollar dicha investigación, uno de los coautores se integró como un alumno más a un grupo de bachillerato y compartió con ellos clases, vivencias, fiestas y pláticas. Uno de los hallazgos importantes fue que la conversación se desarrolla todo el tiempo, no únicamente antes o después de clases o en tiempo de descanso, sino también durante éstas y en mayor medida cuando involucran trabajo grupal. (Weiss & Vega, 2014)

Ahora, ¿de qué hablan los jóvenes estudiantes todo el tiempo? Lo temas más recurrentes en las conversaciones de un grupo de cinco (en el que estuvo el coautor) fueron fiestas, relaciones de noviazgo, actividades académicas y deportivas, programas de televisión, el otro género, las impresiones que la apariencia genera en otras personas, las relaciones de pareja, así como la música. Además, la investigación dice que los ámbitos de vida tematizados fueron principalmente la vida juvenil misma, la escuela y en menor medida los conflictos con su familia o entre sus padres. Algo que resalta el documento la publicación es que en ninguna de las conversaciones registradas para el análisis se tocaron temas políticos. (Weiss & Vega, 2014)

“Los jóvenes sociabilizan y conviven lúdicamente, la conversación forma parte de esa convivencia; cantan para expresar sus emociones. Platican para conocerse mejor, para compartir sus gustos, intereses y experiencias. En ese sentido, la conversación es un medio principal de su sociabilidad, del gusto de estar juntos”. (Weiss & Vega, 2014)

IMPACTO DE LA MOVILIDAD DIARIA EN LA VIDA DE LOS JÓVENES DE LA CDMX

Con certeza, el estudio menciona que las conversaciones entre jóvenes son un medio para socializarse entre pares, forman criterios, normas de lo que es deseable, correcto o aceptable, y al mismo tiempo se individualizan, hacen valer sus propios criterios, e incorporan las ideas de otros, acciones que les permiten transformarse y formarse como personas. Se registraron conversaciones que primordialmente permitieron la expresión de emociones, los jóvenes se desahogan, hablan de la preocupación, del coraje, la incertidumbre, de la tensión que les provocan las prácticas del ámbito escolar, los maestros, los compañeros, novios y rivales, y aunque las conversaciones no precisamente se basan en la reflexión, los jóvenes pueden llegar a tenerla. (Weiss & Vega, 2014)

No obstante, viajar en cualquier tipo de transporte público en la Ciudad de México se convierte en un reto diario debido a varios factores, entre los que destaca la mala logística en su funcionamiento, misma que conlleva a retrasos en los traslados de los usuarios, aglomeraciones dentro y fuera de las unidades de transporte, estrés e incluso altercados entre los mismos usuarios, por mencionar algunos.

Para tener una visión mayor sobre la movilidad diaria de la población en la ciudad, recurrimos a los datos arrojados del *Informe Global de Transporte Público 2022*, presentado por Moovit, una empresa de Mobileye y la aplicación de movilidad urbana más utilizada en el mundo. Dicha investigación se realizó con el análisis de millones de viajes en transporte público planificados con Moovit a lo largo de 2022 en 100 grandes ciudades, incluidos nueve países de América Latina, entre ellos México. La Ciudad de México, por ejemplo, en éste obtuvo el segundo tiempo de viaje promedio más alto en todo el informe, con 73 minutos, solo por debajo de Estambul, con 77 minutos; además, se registró que solo el 26% de los pasajeros de la urbe esperan menos de cinco minutos por transporte público. (Moovit, 2022)

Asimismo, nuestra ciudad mantuvo ese puesto en cuanto al porcentaje de personas que realizan un trayecto largo (ida o vuelta) de 2 horas o más, incluyendo caminatas, esperas y duración del viaje, con el 15.36% de ellas. En cuanto a trayectos de

IMPACTO DE LA MOVILIDAD DIARIA EN LA VIDA DE LOS JÓVENES DE LA CDMX

duración media, de 1 a 2 horas ida o vuelta, solo bajó a la tercera posición con el 37.25% de la población registrada; y finalmente, en el gráfico correspondiente a los trayectos cortos, de 30 minutos o menos de ida o vuelta, ni siquiera la Ciudad de México se ve próxima a aparecer. (Moovit, 2022)

Los transbordos son comunes en la movilidad por la Ciudad de México, y el informe lo ilustra en la gráfica de *Viajes con dos transbordos*, donde nos dice que durante el mismo año el 24.93% de las personas hacen exactamente dos transbordos durante un trayecto medio de ida o vuelta. Aunque en 2022 ese porcentaje disminuyó poco más de la mitad frente al 50% de la población registrado en 2020, la ciudad sigue en el primer lugar en esta categoría. (Moovit, 2022)

A continuación, otros datos porcentuales que arrojó el informe 2022³, específicos de la dinámica de movilidad en la Ciudad de México:

- 16.52% en información de llegadas y salidas fiable
- 1.45% en vehículos, estaciones y paradas más limpios
- 17.25% en mayor frecuencia de vehículos y esperas más cortas
- 8.41% en menos trasbordos-más líneas directas
- 13.33% en precios más bajos
- 16.52% en sensación de mayor seguridad en el transporte público
- 15.51% en viajes más cortos (menos congestión)
- 1.01% en vehículos con menor nivel de ocupación

Siguiendo una línea comparativa, en 2018 la Ciudad de México fue considerada entre las cinco urbes más grandes del mundo como la ciudad con el sistema de

³ Para comparar con otras ciudades del mundo, consultar el siguiente enlace:
[https://moovitapp.com/insights/es-419/Moovit Insights %C3%8Dndice de Transporte P%C3%BAblico-countries?_hstc=171844735.bdddaf9e6edd534ccdc5a0c21b3b4b8c.1716911470918.1716911470918.1716911470918.1&_hssc=171844735.1.1716911470919&_hsfp=616054940](https://moovitapp.com/insights/es-419/Moovit%20Insights%20%C3%8Dndice%20de%20Transporte%20P%C3%BAblico-countries?_hstc=171844735.bdddaf9e6edd534ccdc5a0c21b3b4b8c.1716911470918.1716911470918.1716911470918.1&_hssc=171844735.1.1716911470919&_hsfp=616054940)

IMPACTO DE LA MOVILIDAD DIARIA EN LA VIDA DE LOS JÓVENES DE LA CDMX

transporte más peligroso para las mujeres, por encima de El Cairo. Este dato surgió de un sondeo realizado por la Fundación Thomson Reuters, revelando que aproximadamente tres de cada cuatro mujeres en la ciudad no tienen confianza en usar el sistema de transporte sin riesgo de acoso, abuso o violencia sexual, mientras que, en Londres, Nueva York y Tokio menos de una de cada cuatro mujeres compartieron ese sentimiento. (Forbes, 2018)

El sondeo fue aplicado en total a mil mujeres, 200 de cada ciudad, con el objetivo de conocer su percepción acerca de la seguridad, el tiempo dedicado a viajar y el costo de transporte en su ciudad de residencia. En la Ciudad de México, de las 200 mujeres participantes, 151 dijeron que la seguridad era su mayor preocupación a la hora de trasladarse, incluso cerca de tres de cada cuatro encuestadas dijeron que no confían en un transporte sin acoso o violencia sexual. (Forbes, 2018)

La principal preocupación que fue expresada en la Ciudad de México coincide con la de El Cairo, y se enfrenta a la de las otras tres ciudades. En Tokio, por ejemplo, 105 mujeres del total sondeadas dijeron que es la seguridad, sin embargo, solo el 15% pensó en que corre riesgo de abuso o violencia; en Nueva York, la preocupación esencial fue el tiempo que pasan en traslados; en Londres, lo es el costo de sus traslados. (Forbes, 2018) Con ello, vemos que las preocupaciones diarias al hacer uso del transporte público en nuestra ciudad giran en torno a la seguridad, se trate, por lo más sencillo, de un asalto o, lo menos deseado, una desaparición.

Entre las participantes de la Ciudad de México, los testimonios no son distintos, todos coinciden en que no sienten seguridad al moverse en transporte público. Reportaron sentirse intimidadas, específicamente por hombres, e indiferencia social ante una situación de acoso en el transporte debido a que el resto de las personas prefiere no involucrarse. Uno de los factores que influyen en fomentar dichas acciones es el hacinamiento diario en prácticamente todos los sistemas de

IMPACTO DE LA MOVILIDAD DIARIA EN LA VIDA DE LOS JÓVENES DE LA CDMX

transporte de la urbe. Una de las mujeres propone que debiese de haber un límite estricto sobre la cantidad de personas que suben en cada viaje. (Forbes, 2018)

La pregunta hoy sería: *¿ha cambiado la sensación de seguridad al momento de viajar en transporte público en la Ciudad de México?* Yo lo dudaría, no obstante, valdría la pena realizar un sondeo con el objetivo de obtener conocimiento sobre las necesidades de la población y su movilidad diaria, tanto mujeres, como hombres.

El transporte público de la Ciudad de México es de los más grandes a nivel global, cuenta con una amplia diversidad de opciones para moverse a lo largo de ésta, pero ello no la excluye de presentar grandes deficiencias en varios aspectos. Otro de ellos son las políticas en materia de movilidad, las cuales han enfocado su atención en la población que se mueve con automóvil, un grupo social que no empata precisamente con los jóvenes.

En 2019 se estimaba que el 85% de la población en México que se trasladaba en transporte público, bici o a pie tenía mayor vulnerabilidad por la inversión en pasajes, la ausencia de calidad en las unidades, la inseguridad y el riesgo ante accidentes viales. En 2015, se proyectó que el 54.88% de las y los estudiantes en México se movían a pie, el 25.58% en transporte público o taxi, el 17.51% en vehículo particular, y el 1.5% en bici. (Reveles, 2019)

Y aunque el transporte público se sabe que era (y sigue siendo) el más utilizado en el país, el espacio de circulación que le corresponde es apenas del 40% de la superficie urbanizada, el resto de la infraestructura y la mayor parte del gasto público se destina para mejoras del espacio vial de vehículos privados. (Reveles, 2019)

Se ha observado una tendencia a la baja en el número de accidentes de tránsito a partir de 2016 a 2020. Los informes sobre la situación de la seguridad vial en México apuntan a que cada año esta tasa es menor. En 2016 se reportaron 16 mil 185 fallecimientos por esa causa, con una tasa de 13.2 muertos por cada 100 mil

IMPACTO DE LA MOVILIDAD DIARIA EN LA VIDA DE LOS JÓVENES DE LA CDMX

habitantes⁴; en 2017, fueron contadas 15 mil 866 muertes, con una tasa de 12.8⁵; en 2018 15 mil 574 personas murieron, representando una tasa de 12.4⁶; en 2019 se registraron 14 mil 673 fallecimiento por siniestros viales, con una tasa de 11.6⁷; y para 2020 (últimos datos formalmente publicados) 13 mil 630 fueron las muertes registradas, calculando una tasa de 11 muertos por cada 100 mil habitantes⁸.

Considerando los datos de 2020, el porcentaje de las defunciones comprendidas por motociclistas, peatones y ciclistas es de 34%. El informe 2021 menciona que para 2020 se observó una reducción del 34.2% en la mortalidad de peatones comparándolo con 2019; en cuanto a los ciclistas, la tasa registrada ha permanecido (0.1), según el documento, desde 2015. (Secretaría de Salud [SALUD] & Secretariado Técnico del Consejo Nacional para la Prevención de Accidentes [STCONAPRA], 2021)

En 2020, el 43.2% del total de las defunciones por causa vial se concentraron en el grupo de personas adultas jóvenes (20 a 39 años), un incremento del 25.8% frente a 2015, a la par de un incremento del 28.6% en niñas, niños y adolescentes de 10 a 19 años. Específicamente, durante el mismo año, en la Ciudad de México se registraron 173 muertes de peatones (29.4% y una tasa de 1.9 por cada mil vehículos) y 3 de ciclistas (0.5%). (SALUD & STCONAPRA, 2021)

⁴ Informe sobre la Situación de la seguridad vial, México 2016

https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/819454/Informe_sobre_la_situaci_n_de_la_Seguridad_Vial_2016_2_compressed-min_compressed_1.pdf

⁵ Informe sobre la Situación de Seguridad Vial, México 2018

https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/731493/Informe_SV_08nov19_compressed.pdf

⁶ Informe sobre la Situación de la Seguridad Vial, México 2019

https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/731493/Informe_SV_08nov19_compressed.pdf

⁷ Informe sobre la Situación de Seguridad Vial, México 2020

https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/741479/Informe_SV_2020_Autorizado.pdf

⁸ Informe sobre la Situación de Seguridad Vial, México 2021

https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/915686/Informe_SV_2021_compressed_1.pdf

IMPACTO DE LA MOVILIDAD DIARIA EN LA VIDA DE LOS JÓVENES DE LA CDMX

Llaman mucho la atención las bajas cifras de defunciones de ciclistas en la Ciudad de México, considerando que actualmente la bicicleta representa un medio de transporte básico en la vida de muchos jóvenes ciudadanos.

Según información proporcionada por Manuel Suárez Lastra para Gaceta UNAM, director del Instituto de Geografía, fue en 2007 que la idea de considerar a la bici como un sistema de movilidad sustentable permeó en la Ciudad de México, posterior a que la Universidad Nacional Autónoma de México (UNAM) diera paso al sistema de préstamo de bicicletas en 2004 con el programa *Bicipuma*. (Gaceta UNAM, 2022)

Años atrás, las ciudades del país no estaban diseñadas para moverse en bici, y en gran parte eso se debía a la resistencia por parte de automovilistas y vecinos porque su estructura quita espacio a los autos. El académico también comparte para publicación que anteriormente era descabellada la idea de crear un sistema de movilidad ciclista en la Ciudad de México, en primer lugar, porque solo el 1% de la población realizaba viajes en ese medio, y en segundo, porque se decía que la capital del país no se parecía a las urbes europeas, aquí había (y hay cada vez más) mucho tránsito e inseguridad. (Gaceta UNAM, 2022)

Pese a esas percepciones, menciona Suárez, las cifras mostraban otro panorama, ya que el 50% del total de traslados diarios era igual o menos a ocho kilómetros y podía realizarse en alrededor de 20 a 30 minutos, sumando los beneficios en salud, economía y medio ambiente. Considerando ello, se desarrolló el *Plan de Movilidad Ciclista para la Ciudad de México (Plan Bici CDMX)* por el Instituto de Geografía (IGg) a solicitud de la Secretaría del Medio Ambiente. Fue entonces que en febrero de 2010 se puso en marcha el *Sistema de Bicicletas Públicas (SBP)* de la Ciudad de México, *Ecobici*, el primero automatizado en América Latina. (Gaceta UNAM, 2022)

El uso de bici como medio de transporte cobró mayor relevancia a raíz de la pandemia por COVID-19, cuando en 2020 la bici cautivó a nuevos usuarios y la

IMPACTO DE LA MOVILIDAD DIARIA EN LA VIDA DE LOS JÓVENES DE LA CDMX

empezaron a adoptar como un medio de transporte más seguro para evitar contagios. Las cifras de su uso pasaron de 6 mil registros de viajes *Ecobici* en ese año a 14 mil en 2021. Incluso el académico asegura que cuando llegó la pandemia a México se hicieron todas las ciclovías emergentes para poder liberar el transporte público y evitar aglomeraciones, siendo vista la conveniencia de construir una ciclovía en Insurgentes, ya que todos los modelos indicaban que esa avenida sería la de mayor uso, lo cual fue cierto, superando por mucho a la avenida Reforma. (Gaceta UNAM, 2022)

Para 2022, año en el que se publicó esta información en el portal universitario, la Ciudad de México se encontraba entre las regiones con más kilómetros de infraestructura ciclista habilitada con 322, seguida de Guadalajara con 303, León con 188, Morelia con 77.3 y Zapopan con 67.1. (Gaceta UNAM, 2022)

La publicación destaca que, aunque la idea de movilizar a la ciudad surgió en la UNAM, ha sido una gran aportación que ésta haya tenido un alcance nacional.

“Las calles que tienen ciclovías se vuelven mucho más agradables para los peatones porque están más separados del arroyo vehicular y eso genera más tránsito peatonal, que es lo mejor que puede haber para los negocios. Una vez que vas en bicicleta, ves la ciudad de una forma completamente distinta”. (Suárez, 2022)

Sobre este tema, la Secretaría de Movilidad (SEMOVI) presentó un documento digital llamado *La bicicleta en la Ciudad de México como una herramienta de transporte y trabajo*, en el que ofrece datos de 2018 a 2024. Puntualiza que actualmente los 322 kilómetros anteriormente mencionados se mantienen; que existen siete biciestacionamientos masivos o semimasivos en operación y tres en construcción, y que hay 10 mil bicicletas *Ecobici* registradas, frente a las 6,500 con las que se inició el sistema en 2010; que a lo largo de la ciudad hay 480 estaciones, de las cuales 28 son eléctricas, y se calculan 68.6 millones de viajes que conectan con cinco sistemas de transporte público masivo. (Secretaría de Movilidad, [SEMOVI], 2024)

IMPACTO DE LA MOVILIDAD DIARIA EN LA VIDA DE LOS JÓVENES DE LA CDMX

Además, da lugar a los sistemas de bicicletas sin anclaje, que está disponible en la zona central de la Ciudad de México, para el cual se hace uso de una aplicación móvil y cuenta adicionalmente con puntos de arribo con mobiliario para asegurar las bicis particulares. (SEMOVI, 2024)

Algunas acciones que también vale la pena reconocer son: los programas presenciales de *Biciescuelas*, cuyo objetivo principal es educar para el uso de la bici a través de módulos especiales abiertos al público; el programa de *Tu bici viaja en el Metro de la Ciudad de México*, con horarios específicos, y el *Paseo dominical* con la apertura de las principales calles de la ciudad dirigido a ciclistas, peatones y personas usuarias de otros medios no motorizados, como patinetas y patines. (SEMOVI, 2024)

El documento declara que la Ciudad de México ya se mueve en dos ruedas gracias a que la *Red de Movilidad integrada* ya es una realidad, apunta de igual modo que el tiempo ha dejado aprendizajes y que se busca continuar con mejoras en este tema. (SEMOVI, 2024)

De aquí surge la pregunta de si la *Red de Movilidad Integrada* es eficiente en su extensión y si dota de seguridad a los ciclistas de la ciudad, ya que en los dos primeros meses de 2024 en la Ciudad de México ingresaron al hospital mil 115 personas lesionadas por un accidente de tránsito. En enero se iniciaron 87 carpetas de investigación por muerte vial, de las cuales 36 fueron por atropellamiento, una cifra que representa más del doble de las registradas en el mismo mes, pero de 2023, con 17 víctimas. (Gómez, 2024)

Sería ideal que las ciclovías abarcaran todas las avenidas de la Ciudad de México, por supuesto, sin embargo, se ha visto que proporcionar a la urbe de más ciclovías no significa que la seguridad de quienes transitan por éstas está garantizada, ni mucho menos que los accidentes de ciclistas e incluso de peatones disminuirán. (Gómez, 2024)

IMPACTO DE LA MOVILIDAD DIARIA EN LA VIDA DE LOS JÓVENES DE LA CDMX

A manera de dato de interés, en 2022 el número de muertes por accidentes de tránsito terrestre en la Ciudad de México presentó una cifra récord (desde 2018, con 240 víctimas), de 255 (95 peatones y 12 ciclistas) de los 5 mil 181 registrados a nivel nacional. (Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática [INEGI], 2022)

Ante dicha alza, colectivos conformados en su mayoría por jóvenes ciclistas y familiares de las víctimas han protestado para exigir a las autoridades del gobierno estrategias integrales de movilidad que garanticen la seguridad de las personas que hacen uso de transportes diferentes a automóviles. Proponen priorizar a los vehículos automotores, medidas estrictas para autos de ciertos años de antigüedad, endurecer la norma y las sanciones a los responsables de transportar a otros usuarios, así como aplicar exámenes de manejo, reforzar la aplicación del reglamento de tránsito de la ciudad y desarrollar infraestructuras que beneficien al transporte público y a la movilidad en bici. (Gómez, 2024)

Como hemos visto a lo largo de esta investigación, si bien el impacto de la movilidad en los jóvenes a diario llega a ser fructífera en el sentido de socialización y madurez entre su grupo social, debemos de tener claro que no todo es positivo. Dependiendo de la distancia, tiempo y facilidad en sus traslados cotidianos, es que los jóvenes se verán vulnerables en mayor o menos medida en diversas áreas de su vida. Tal es el caso del estrés⁹, que afecta a niveles físicos y mentales cuando es excesivo.

Un 18% de quienes viven y trabajan en la Ciudad de México asegura que siempre o casi siempre experimenta estrés durante sus traslados cotidianos principalmente en el transporte público. Fransilvania Callejas Pérez, una académica de la UNAM en Psicología dice que no hay una relación entre el tiempo de traslado y el estrés,

⁹ Definido por la World Health Organization (WHO) como un estado de preocupación o tensión mental generado por una situación difícil. La organización aclara que todas las personas tenemos cierto grado de estrés, ya que se trata de una respuesta natural a las amenazas y a otros estímulos, y que, dependiendo de la forma en la que reaccionemos ante éste será el modo en el que afectará a nuestro bienestar. <https://www.who.int/es/news-room/questions-and-answers/item/stress#:~:text=%C2%BFQu%C3%A9%20es%20el%20estr%C3%A9s%3F,las%20amenazas%20y%20a%20otros%20est%C3%ADmulos>.

IMPACTO DE LA MOVILIDAD DIARIA EN LA VIDA DE LOS JÓVENES DE LA CDMX

pero sí se da cuando intervienen variables conectadas con la forma en la que interpretamos y vivimos los riesgos asociados a este tiempo y el modo en que lo enfrentamos, así, quienes pasan más tiempo transportándose, con mayor frecuencia evalúan y perciben riesgos, lo que les hace experimentar estrés con regularidad. Para dar con esas conclusiones, previamente realizó un estudio que al mismo tiempo sirvió para saber sobre el tiempo, la comodidad y el costo en la movilidad diaria, tras lo cual resultó en que el 50% de los usuarios participantes consideró que nunca o casi nunca su traslado es seguro, ligado a que las unidades de transporte público no suelen estar limpias. (Gaceta UNAM, 2022)

Paula de Gortari, directora de la sede de la UNAM en San Antonio, expuso que el estrés ambiental tiene consecuencias en la salud mental, la calidad de vida de las personas y en la economía, detallando que, según estudios recientes, se advierte que los problemas de movilidad cuestan a los mexicanos cerca de 69 mil millones de pesos. (Gaceta UNAM, 2022)

En esa línea, el titular de la sede de la UNAM en Canadá, Constantino Macías García, dijo que las personas son objeto de agresiones prolongadas como el ruido y la contaminación, afecciones crónicas de las cuales es necesario hacer conciencia, al mismo tiempo de que se requieren de políticas públicas para reestructurar la forma en la que los transportamos. (Gaceta UNAM, 2022)

Ahora bien, ¿qué dificultades tiene la movilidad en la Ciudad de México? Algunos de los principales problemas que acechan a la movilidad en la ciudad son¹⁰:

1. La fragmentación institucional y de los distintos sistemas de movilidad que, pese a que en los últimos años han existido avances para el impulso de la movilidad sustentable y la creación de nuevos marcos normativos, no se han resuelto los problemas de coordinación y fragmentación institucional que impiden establecer una política de movilidad integral en la ciudad, lo que ha

¹⁰ Mencionados en el Programa Integral de Movilidad de la Ciudad de México 2019-2024
https://www.semovi.cdmx.gob.mx/storage/app/media/PIM-2019-2024_.pdf

IMPACTO DE LA MOVILIDAD DIARIA EN LA VIDA DE LOS JÓVENES DE LA CDMX

ocasionado una ineficiente planeación y gestión de las redes de infraestructura y los distintos modos y servicios, públicos y privados, que circulan en ellas¹¹. Así, la falta de integración se ha traducido en fenómenos que dificultan los viajes cotidianos y generan desigualdad en el acceso a la ciudad. Por ejemplo, las zonas centrales de la ciudad cuentan con mayor cobertura de la red de transporte público estructurado, pero en la mayor parte de la ciudad y su zona conurbada la cobertura es menor.

Mientras que fuera de las zonas centrales se realizan la mayoría de los viajes multimodales, esas diferencias resultan en desigualdades en la movilidad de toda la población. En el centro, los traslados son directos, de menor duración y menor costo, frente a que en el resto de la ciudad y su periferia los traslados son discontinuos, con tiempos de espera entre tramos, lo que implica mayor tiempo de viaje total y, por tanto, mayores costos.

La fragmentación institucional, física y operativa de movilidad en la Ciudad de México, implica que las personas que realizan más transferencias modales inviertan más tiempo y dinero en sus traslados y, en general, tengan una mala experiencia de viaje. (SEMOVI, 2021)

2. Un sistema ineficiente. El transporte público operado por el Gobierno de la ciudad ofrece un servicio insuficiente para la población, el cual afecta a la mayoría de las personas, incluidos los jóvenes, y en especial a los sectores de menores ingresos que viven en zonas periféricas. El STC Metro, el Servicio de Transportes Eléctricos de la Ciudad de México (STE) y el servicio de la Red de Transporte de Pasajeros (RTP) padecen de fallas que afectan

¹¹ El sector movilidad de la administración pública en la Ciudad de México está compuesto por La SEMOVI, tres empresas públicas de transporte con administración independiente y un sistema público de bicicletas, sumando también el sistema de parquímetros, operado por EcoParq. Sin embargo, la integración operativa y física todavía es limitada entre los organismos públicos de transporte y entre los concesionarios privados de transporte público. https://www.semovi.cdmx.gob.mx/storage/app/media/PIM-2019-2024_.pdf

IMPACTO DE LA MOVILIDAD DIARIA EN LA VIDA DE LOS JÓVENES DE LA CDMX

al 27% de los viajes de la metrópolis, resultado de la poca inversión en mantenimiento e infraestructura en los últimos años.

Al 2019, se registraron 77 trenes, que representaban el 20% de la flota total del STC Metro, como fuera de operación; el 60% de su flota tenía al menos 35 años en operación y 21 trenes tenían menos de 5 años de vida útil. Sin duda un problema que resulta en un incremento en el número de fallas operacionales.

El STE ha presentado una crisis más aguda, ya que, a principios de 2019, la totalidad de la flota de trolebuses superaba los 20 años de vida útil y su parque vehicular en operación se había reducido en 39% desde 2012, llegando a operar con un 45% de su flota. La adquisición en 2019 de 63 trolebuses para el corredor de Eje Central ha permitido subsanar la carencia de vehículos, incrementando el porcentaje de unidades en operación a casi 70%. En el caso del Tren ligero, la mitad de los trenes se registra como fuera de operación debido a la falta de refacciones, actualización del sistema de tracción-frenado y de otros componentes por el desgaste excesivo y la sobreexplotación a la que han sido sometidos.

La situación de RTP no es distinta, si bien se adquirieron unidades nuevas en 2017 y 2018, el 29% de su flota se encuentra fuera de operación y el 52% tiene menos de 5 años de vida útil restante.

El Metrobús, por su parte, se encuentra en una mejor situación, ya que el 97% de su flota se encuentra en operación, dada la inversión para su crecimiento. Sin embargo, ello no lo exime de problemáticas, siendo la principal la saturación en estaciones y vehículos, lo cual termina en el aumento de tiempos de espera y reducción significativa en la calidad de los viajes diarios de los usuarios. La falta de vehículos de transporte público en operación tiene como consecuencia la saturación de los sistemas de transporte público. Un ejemplo más de ello es que las líneas 2 y 3 del STC Metro tienen una demanda mayor a la capacidad ofrecida, con un 27% en el primer caso y 3% en el segundo, además de que las aglomeraciones de

IMPACTO DE LA MOVILIDAD DIARIA EN LA VIDA DE LOS JÓVENES DE LA CDMX

población usuaria en horas de máxima demanda rebasan la capacidad ofrecida en varias de las líneas. (SEMOVI, 2021)

3. Un sistema inequitativo. La crisis del sistema de movilidad en la Ciudad de México tiene un fuerte componente de desigualdad, que se refleja especialmente en diferencias en los tiempos promedio de traslado. Aun cuando un viaje es cotidiano, tiene una duración estimada de 52 minutos en promedio, el tiempo de viaje es 32% mayor en aquellos viajes que utilizan algún transporte público, siendo este último el 80% de la totalidad de viajes en la ciudad. Además, existe un patrón espacial claro entre el centro y la periferia urbana. En ésta última, la mayor parte de los viajes relacionados con la ciudad inician entre las 4 y las 6 am. Este patrón se revierte a partir de las 2 de la tarde, cuando la mayor parte de los viajes en este horario inician en los distritos ubicados en la ciudad central y el primer contorno metropolitano. Esto se traduce en barreras que suelen afectar en mayor medida a las mujeres, debido a los problemas de inseguridad y acoso. (SEMOVI, 2021)

Estos problemas, cabe destacar, no corresponden específicamente a la Ciudad de México. Hay ciudades alrededor del mundo en las que incluso la situación en cuestión de movilidad es más compleja, sin embargo, por ejemplo, hace mucho tiempo nuestra ciudad y Seúl coincidieron en los problemas de tránsito y tráfico, y mientras aquí las empresas privadas son las que han ofrecido soluciones a través de aplicaciones para ofrecer transporte, en la capital de Corea del Sur el gobierno hace mejoras constantes al sistema de transporte público, uno de los más eficientes del mundo, como lo mencionaron algunos expertos durante el *Coloquio Ciudad en Movimiento. Accesible, caminable e interconectada. 2ª etapa*, del Programa Universitario de Estudios de la Ciudad (PUEC). (Gaceta UNAM, 2022)

IMPACTO DE LA MOVILIDAD DIARIA EN LA VIDA DE LOS JÓVENES DE LA CDMX

Sobre ello, Sharon Ocampo Arias, responsable del coloquio, explicó que Seúl, como muchas urbes en el mundo, experimentó entre 1960 y 1980 un crecimiento acelerado con una importante infraestructura vial para automóviles y constantes congestionamientos, por lo que se favoreció la construcción de vías del metro y el aumento de vehículos. Pero para 2001 la ciudad cambió el paradigma en el que el peatón y la sostenibilidad fueron la prioridad, se mejoró el sistema de autobuses, buscando ser una ciudad inteligente, lo que llevó a una fuerte inversión en el transporte público. (Gaceta UNAM, 2022)

Además, cambiaron el tipo de cobro de la tarifa, integrando a la movilidad tecnología mediante el uso de tarjetas validadoras que llevó a cobrar la tarifa de acuerdo con los tramos que se avanzan en el trayecto, lo que evita que los choferes compitan entre ellos, pues siguen con su ganancia en función del tramo recorrido de las personas. Se han implementado proyectos para que la población no se quede atrás en el uso de tecnologías con redes gratuitas de internet y capacitación a adultos mayores para transitar a las ciudades inteligentes. (Gaceta UNAM, 2022)

En Seúl, están prohibidas las aplicaciones tipo *Uber*, se usa una llamada *KakaoTalk*, conectada a todos los transportes que ofrece la ciudad, con mapas, horarios del metro, taxis, autobuses; sumado a *Seoul*, una aplicación gubernamental en la que se muestran los horarios precisos para el arribo de los trenes, el tiempo de espera para abordar, entre otras cosas. Esas acciones han llevado a que, según lo reportado a 2022, el 65% de las personas se muevan en transporte público, seguido por los vehículos y taxis. (Gaceta UNAM, 2022)

A inicios del cuarto trimestre de 2023, el secretario de Movilidad, Andrés Lajous Loaeza, expuso que a lo largo de cinco años de trabajo se ha buscado expandir los servicios para llegar a los lugares donde no había una buena movilidad, así como para mejorar los ya existentes, ello con una inversión de 82 mil millones de pesos entre 2019 y 2024. Aseguró que se han logrado integrar todos los servicios en un solo sistema con el STC Metro, Cablebús, *Ecobici*. RTP, Metrobús y Trolebús, cuya

IMPACTO DE LA MOVILIDAD DIARIA EN LA VIDA DE LOS JÓVENES DE LA CDMX

tarifa se cubre a través de la tarjeta *MI*, una herramienta para erradicar fraudes e incorporar nuevas formas de recarga. (Congreso de la Ciudad de México, 2023)

Destacó hechos como la construcción de la Línea 3 del Cablebús, la ampliación de rutas de Trolebús y la adquisición de nuevas unidades, la concreción del proyecto Metro-Energía, el cual, dijo, impactará las líneas 1, 2 y 3, y la modernización de la Línea 1 que tenía más de 50 años de operación. (Congreso de la Ciudad de México, 2023)

Mencionó, además, la adquisición de 60 unidades eléctricas del Metrobús y 468 de RTP, la sustitución de mil 751 microbuses y mil 238 taxis y la ampliación de la infraestructura ciclista, destacando el incremento de usuarios de *Ecobici*, que pasó de 53 mil 835 personas en 2015 a 152 mil 786 en 2023. (Congreso de la Ciudad de México, 2023)

Y finalmente habló sobre los cambios en el *Reglamento de Tránsito* dirigidos a los usuarios de motocicletas, la modernización de los CETRAM donde se ejecutaron trabajos de sustitución de luminarias y señalizaciones, y la instalación de cámaras del C-2- (Congreso de la Ciudad de México, 2023)

En la *Opinión al proyecto de presupuesto de egresos de la Ciudad de México para el ejercicio fiscal 2020, en materia de movilidad*, la Comisión de Movilidad Sustentable apuntó que para ese rubro se contaría con un presupuesto 10.8% mayor que el 2019 y que se le asignarían 29 mil 714 millones de pesos con los que se le daría continuidad a la Línea 1 y 2 del Cablebús, con 3 mil 120 millones de pesos; la RTP tendría 600 millones para la adquisición de nuevas unidades; el STE tenía presupuestados 1 mil 863 millones de pesos para inversión en el Trolebús elevado y trolebuses, y el resto para adquirir unidades para el Tren ligero; el STC Metro tendría 2 mil 401 millones de pesos para el mantenimiento y modernización, especialmente en la Línea 1, y el *Fondo para el Financiamiento del Transporte Público* se estimaba que contaría con 1 mil millones de pesos para comenzar la

IMPACTO DE LA MOVILIDAD DIARIA EN LA VIDA DE LOS JÓVENES DE LA CDMX

modernización del transporte concesionado. (Comisión de Movilidad Sustentable, 2019)

El documento dice que la Secretaría de Obras invertiría 13 mil 933 millones de pesos, lo que representaba 6.1% más que 2019; además de que se destinarían 3 mil 991 millones de pesos para la mejora de infraestructura vial de la Ciudad de México, 3 mil 86 millones para infraestructura de transporte, 3 mil 132 millones para la mejora de la infraestructura urbana como puentes vehiculares y peatonales, y 916 millones para alumbrado público. (Comisión de Movilidad Sustentable, 2019)

Especifica que la propuesta de gasto para 2020 se apegaría estrictamente al *Programa de Gobierno 2019-2024*, el cual estaría vigente en tanto entrara en vigor el *Programa de Gobierno* que derivara del *Plan General de Desarrollo*, que eventualmente habría de elaborar el Instituto de Planeación Democrática y Prospectiva. El programa estaba basado en seis ejes: 1. Igualdad y Derechos, con 33,400.81 millones de pesos; 2. Ciudad Sustentable, con 101,497.88 millones de pesos; 3. Más y Mejor Movilidad, con 57,593.56 millones de pesos; 4. Ciudad de México, Capital Cultural de América, con 1,397.36 millones de pesos; 5. Cero Agresión y Mayor seguridad, con 36,857.50 millones de pesos, y 6. Ciencia, Innovación y Transparencia, con 8,228.68 millones de peso. (Comisión de Movilidad Sustentable, 2019)

Particularmente en el eje 3. Más y Mejor Movilidad, se propuso lo siguiente:

- Destinar 57,593.56 millones de pesos para avanzar hacia una ciudad más comunicada con mayor integración de los diferentes modos de transporte con eficiencia y seguridad
- Continuar con la ejecución de proyectos de infraestructura vial y de transporte masivo que se encontraban en construcción, tales como la ampliación de la Línea 12 en su tramo Mixcoac-Observatorio, la ampliación de las Líneas 3, 4

IMPACTO DE LA MOVILIDAD DIARIA EN LA VIDA DE LOS JÓVENES DE LA CDMX

y 5 de la red del Metrobús, la construcción de las Líneas 1 y 2 del Cablebús y el mejoramiento y mantenimiento del STC Metro.

- Se esperaba llevar a cabo programas y proyectos como la construcción del Trolebús elevado que correría sobre Avenida Ermita, la construcción de ciclovías, la construcción de biciestacionamientos, el mantenimiento de la infraestructura vial, la adecuación de cruces conflictivos en vialidades primarias, el mantenimiento a la carpeta asfáltica y la construcción y mantenimiento de puentes vehiculares y peatonales
- Se esperaba la adquisición de 63 trolebuses articulados de nueva generación, 30 carros para el Tren ligero y 200 autobuses de RTP

En el mismo documento se refiere a las prioridades del gasto en el ámbito de *Transporte*, para el que se consideró que, por la cantidad de personas que transitaban en la Ciudad de México hasta aquel año, la movilidad se había complicado, por lo que se pretendía como prioridad la disminución en los tiempos de traslado, así como en la contaminación que se generaba. (Comisión de Movilidad Sustentable, 2019) Una necesidad que, por lo visto, ha permanecido debido al crecimiento demográfico y las insuficientes acciones a favor de la movilidad diaria tanto para jóvenes como para personas de todos los grupos sociales.

Asimismo, se pensaba darle importancia privilegiada al mantenimiento del material rodante e infraestructura del STC Metro con la total intención de conservar en condiciones de seguridad los trenes a través de actividades preventivas y correctivas que se precisaran; y se modernizaría el transporte a partir de acuerdos con los transportistas del sistema concesionado, a través del otorgamiento de apoyo para la sustitución obligatoria de vehículos 2010 y de años anteriores, así como la sustitución voluntaria para el resto de los modelos con los que prestaban el servicio los concesionarios de transporte público individual *taxi*, por vehículos híbridos o altamente eficientes. (Comisión de Movilidad Sustentable, 2019)

IMPACTO DE LA MOVILIDAD DIARIA EN LA VIDA DE LOS JÓVENES DE LA CDMX

Todas las acciones previstas en dicho archivo, firmado por los integrantes del proyecto, van encaminadas a lograr una movilidad sustentable en la Ciudad de México, pero ¿exactamente a qué se refiere dicho término?

Existe un documento llamado *Compromisos por una Movilidad Sustentable, CDMX 2018-2019*, en donde se especifica que los principales objetivos de una movilidad sustentable deben de ser:

- Mejorar la calidad del aire
- Reducir emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) causantes del cambio climático
- Salvar vidas por hechos de tránsito viales, sedentarismo y mala calidad del aire
- Generar equidad en el acceso a los servicios de la ciudad, brindando mayores oportunidades para todos. Aumentar la competitividad urbana

El documento fue presentado por Greenpeace y dirigido, a modo de invitación, a todos los candidatos a puestos de elección popular para el periodo 2018-2024, con el objetivo de sumarse y comprometerse para avanzar en las condiciones de movilidad en la ciudad. Menciona que para ello se requiere de la articulación de todos los niveles de gobierno, tanto del poder ejecutivo como del legislativo, evitando así las miles de muertes por hechos de tránsito y las otras tantas enfermedades respiratorias asociadas a la mala calidad del aire en el país. (Greenpeace México, 2018)

Así, a lo largo de éste tienen lugar distintos compromisos divididos por puestos de elección, como gubernaturas y alcaldías, diputaciones locales, jefatura de gobierno y presidencia¹², todos dirigidos por cinco principios básicos para su buen ejercicio:

¹² Consultar los compromisos por puesto de elección en https://www.greenpeace.org/static/planet4-mexico-stateless/2018/11/d6df5f3b-d6df5f3b-yomemuevonacional2018_vf.pdf

IMPACTO DE LA MOVILIDAD DIARIA EN LA VIDA DE LOS JÓVENES DE LA CDMX

1. Sostenibilidad, el sistema de movilidad debe disminuir el impacto negativo del transporte en las personas y su entorno, así como considerar la planeación a largo plazo, la eficiencia, la optimización de recursos y la protección del medioambiente
2. Equidad e inclusión, garantizar el ejercicio pleno del derecho de la movilidad en condiciones de igualdad; evitando la discriminación, segregación o marginación de individuos, grupos con discapacidad o poblaciones vulnerables. Generar condiciones para reducir el acoso y fomentar la equidad de género. Así como potenciar, a través del aumento en la cobertura del transporte, el acceso equitativo de los ciudadanos a los centros de estudio, trabajo, salud, recreación, etc.
3. Mejorar la calidad de vida, las decisiones sobre el sistema de movilidad deben considerar una mejora constante en la calidad de vida de los ciudadanos
4. Participación, las aportaciones en el campo de la movilidad deben contar con el mayor consenso posible, lo que exige establecer procesos de participación en la toma de decisiones a la escala que en cada caso corresponda
5. Cero tolerancia a la corrupción, la fortaleza institucional, la claridad, la transparencia y la rendición de cuentas deben eliminar las acciones por fuera de la ley que beneficien intereses particulares

Ahora en 2024, la rendición de cuentas de ellos sigue debiendo mucho a la población en la Ciudad de México. Pese a que, como ya hemos visto en el transcurso de esta investigación, en nuestra ciudad se han desarrollado varios sistemas de transporte y mejoras que han colaborado en la movilidad de la población en sus trayectos diarios, éstos no dejan de ser esfuerzos aislados, como lo menciona Carlos Samayoa Arias, coordinador de la *Campaña de Movilidad Sustentable* de Greenpeace en México, para una publicación para la Asociación

IMPACTO DE LA MOVILIDAD DIARIA EN LA VIDA DE LOS JÓVENES DE LA CDMX

Mexicana de Transporte y Movilidad (AMTM), titulada *El futuro de la movilidad urbana*, quien también nos dice que para que exista un avance en materia de movilidad hace falta regulación, una ley modelo de Movilidad. (Asociación Mexicana de Transporte y Movilidad, [AMTM], 2019)

Menciona que se ha hablado en ocasiones de la posibilidad de una ley general en donde, a diferencia de una ley federal, tengan las facultades concurrentes entre la federación, los estados y municipios, y delimite responsabilidades en los tres niveles de gobierno. Ésa, propone, sería una opción mucho más viable, ya que es importante que estados y municipios también trabajen con la reglamentación y homologados a nivel nacional con las variantes que cada entidad necesita. (AMTM, 2019)

“Hay poco interés en este tipo de iniciativas y nulos esfuerzos para generar este tipo de regulación. Tenemos una iniciativa muy importante ahorita que es la Ley General de Seguridad Vial, que regula muchos aspectos relacionados por supuesto con la movilidad, con un enfoque para garantizar la seguridad de las personas, para reducir la alta cantidad de siniestros y hechos reales que existen, pero no abarca por completo la cuestión de la movilidad, sobre todo con el enfoque de sustentabilidad, esto ya es un tema interdisciplinario que requiere la participación de diferentes opiniones y sectores, y ahí no se está avanzando”, Samayoa Arias. (AMTM, 2019)

Por su parte, para la misma publicación, la cual cuestiona *¿México rumbo a la movilidad del futuro?*, Karina Licea Viñas, especialista y consultora en temas de Desarrollo humano y Movilidad, afirmó que incluso aún hay estados del país que apenas trabajan en una ley de movilidad¹³, pero que vale rescatar que hoy hay más conciencia sobre el impacto del transporte, y que lo que faltaría entonces sería hacer

¹³ De acuerdo con una investigación realizada por ForbesMX, al cierre de 2019, solo el 28% de los municipios mexicanos disponía de una Secretaría de Movilidad. <https://amtm.org.mx/revistas/AMTM-Transporte-ciudad-impacto-en-la-movilidad-urbana-ed-18.pdf>

IMPACTO DE LA MOVILIDAD DIARIA EN LA VIDA DE LOS JÓVENES DE LA CDMX

que dentro de los presupuestos se categoricen así las prioridades de inversión. (AMTM, 2019)

Carlos Arturo Gutiérrez Alcalde, jefe del *Programa Académico de Ingeniería en Transporte* de UPIICSA, del Instituto Politécnico Nacional (IPN), asegura que aún se está lejos de lograr una movilidad integral e inteligente, debido a que no se han sentado las bases para conseguirlo, no solo desde el punto de vista gubernamental, que deben estructurar leyes, implementar políticas públicas y lograr la coordinación de las dependencias, sino también desde el cambio de mentalidad de autoridades y transportistas. (AMTM, 2019)

“La tecnología ahí está, y los modelos exitosos también, pero falta una regulación integral, falta la capacitación y profesionalización de y transportistas y tomadores de decisiones, falta un cambio de mentalidad en desarrollo de ciudades y falta que podamos entender la movilidad como un derecho social y un ente integrador”, Gutiérrez Alcalde. (AMTM, 2019)

Los jóvenes son un grupo social fundamental en la dinámica urbana. En la Ciudad de México se mueven a través de cada una de las diferentes opciones de transporte, por la mañana, por la tarde y por la noche encuentras un gran número de jóvenes transitando por las calles. Unos hacia su centro de estudio, otros hacia su lugar laboral y otros a sus múltiples actividades diarias. Gran parte de ellos hoy colaboran en el crecimiento económico del país, y el resto de ellos va encaminado hacia allá.

¿Por qué no pensar en la calidad de vida de los jóvenes? ¿Por qué dar por sentado que ellos serán quienes en una década (o menos) darán sostén a una ciudad, sí, rica en muchos aspectos, pero al mismo tiempo carente de tanto? ¿Por qué no pensar en que su proyección como ciudadanos puede ascender a algo mejor que viajar el resto de su vida en transportes y vialidades que poco se preocupan por el impacto que éstos tienen en su día a día?

IMPACTO DE LA MOVILIDAD DIARIA EN LA VIDA DE LOS JÓVENES DE LA CDMX

El gobierno y el resto de la población tienen un gran reto para con ellos. Buscar las alternativas adecuadas y necesarias para la movilidad en el Ciudad de México, será de las mejores decisiones que el país pueda tomar de aquí para adelante.

Pensar en que, si hoy buscamos ofrecerles un entorno pensado también en sus necesidades en educación, empleo, cambio y crecimiento culturales, acompañamiento, espacios sanos y, por supuesto, transporte que sume a su vida diaria, mañana su etapa adulta dará mayores frutos en todos los aspectos de su vida, logrando así sostener una ciudad que no represente una carga mental ni física, sino una oportunidad de ser mejor ser humano.

“La juventud es una construcción social y cultural. Se desarrolla a través de ejercicios vitales generados en una etapa de la vida humana, delimitada por un lapso cronológico más o menos general, enmarcada por características psicosociales y culturales orientadas a cambios y contrastes, a la heterogeneidad, fuerza, pluralidad, toma de decisiones, responsabilidades, iniciativas de lucha, contradicciones y metas en común. Por ello, lo juvenil se traduce en los diferentes enfoques, temáticas, objetivos, inquietudes, intereses, expresiones, demandas, visiones, reivindicaciones, identidades, códigos de comunicación, normas, problemáticas, modos y formas de vida que los distintivos y específicos grupos juveniles reconocen como propios”. (Gobierno del Distrito Federal, 2000).

IMPACTO DE LA MOVILIDAD DIARIA EN LA VIDA DE LOS JÓVENES DE LA CDMX

VI. Formulación de la hipótesis

La movilidad diaria de los jóvenes en la Ciudad de México puede tener un impacto positivo y/o negativo en su edad adulta según los factores externos, propios del transporte público, a los que estén expuestos.

- Unidad de análisis: la movilidad diaria de los jóvenes en la Ciudad de México
- Variables: inseguridad, congestionamiento peatonal y vehicular, malas condiciones de las unidades de transporte, insuficientes unidades de transporte, ausencia de regulaciones en políticas públicas, inversión insuficiente, mala planeación en la red de transportes públicos de la ciudad
- Elementos lógicos: cuanto mayor sea la atención a temas de movilidad sostenible pensados desde una perspectiva joven, menores serán los retos que la ciudad enfrente a largo plazo en esa materia

IMPACTO DE LA MOVILIDAD DIARIA EN LA VIDA DE LOS JÓVENES DE LA CDMX

VII. Pruebas cuantitativas y/o cualitativas de la hipótesis

La hipótesis planteada para esta investigación se comprueba. Los factores a los que se enfrentan los jóvenes en su movilidad diaria influyen de manera positiva y/o negativa en su percepción de la vida, su ánimo, sus acciones e incluso su salud física y mental, ejes que guían su camino hacia una adultez de calidad o carente de sentido, según sea el caso. A continuación, algunos de los datos más relevantes que permiten tener una visión más clara de la situación actual en materia de movilidad en la Ciudad de México:

- En 2020, en México residían 37.7 millones de jóvenes (de 12 a 29 años), quienes representaban el 30% de la población total del país. Del total de jóvenes registrados, el 63.4% (23.9 millones) vivía en alguna de las 74 zonas metropolitanas del territorio nacional, dentro de las que se incluye la Ciudad de México. (INEGI, 2023)
- INEGI dice que, debido a la concentración de población e infraestructura con la que cuentan las zonas metropolitanas del país, es que se genera una dinámica educativa, económica y social particular y que el conocimiento sobre el impacto que tiene el estudio y el trabajo en la movilidad cotidiana permite un acercamiento a los procesos en la transición hacia la madurez y la independencia de los jóvenes. (INEGI, 2023)
- La movilidad cotidiana se caracteriza por desplazamientos de corta distancia y duración que generalmente implican regresar al lugar de residencia habitual, cuyos principales motivos son el trabajo, el estudio, ocio, visitas a familiares o amigos y acceso a servicios. Particularmente en la población joven del país son los dos primeros los que cobran relevancia en esa etapa. (INEGI, 2023)
- Del total de jóvenes que vivían en 2020 en alguna zona metropolitana, el 44.5% (10.6 millones) asistía a la escuela. Ese porcentaje varía según grupo

IMPACTO DE LA MOVILIDAD DIARIA EN LA VIDA DE LOS JÓVENES DE LA CDMX

de edad y sexo, entre los hombres, el 82%, en el grupo de 12 a 17 años, y 8.7% en el de 25 a 29 años; y entre las mujeres, el 84.6% del grupo de 12 a 17 años, y 7.9% del de 25 a 29 años. (INEGI, 2023)

- Del total de los jóvenes que asistían a la escuela y vivían en alguna zona metropolitana (10.6 millones), el 80.8% (8.6 millones) no se desplazó a otro municipio dentro de la zona de residencia para estudiar, mientras que el 16.0% (1.7 millones) viajó del municipio de residencia al municipio donde estaba el centro educativo, y el 3.2% (342 mil) salió de la zona metropolitana donde vivía para dirigirse a su centro de estudio. Adicional de que cuando se consideran ambas situaciones, el 19.2% (2 millones) de los jóvenes tuvo que desplazarse de su municipio de residencia para llegar a su centro de estudio. (INEGI, 2023)
- Del grupo más joven (de 12 a 17 años), en total 7.9 millones, el 8.2% (650 mil) trabajó durante la semana previa a la entrevista para el análisis, mientras que del grupo de 25 a 29 años el porcentaje fue de 71% (4.6 millones). Si esa información se separa por sexo, se encuentra que de los hombres de 25 a 29 años el 85.6% trabajó, frente al 57%% de las mujeres. (INEGI, 2023)
- El 21.6% (2.1 millones) del total de las personas jóvenes que trabajaron (9.8 millones) requirió viajar de su municipio de residencia a su centro de trabajo. (INEGI, 2023)
- STC Metro es la red de transportes urbanos más grande del país y es considerada una de las más grandes del mundo. Tan solo de enero a marzo de este año se contabilizó que transportó en total a 271 millones 419 mil 696 pasajeros a lo largo de las 12 líneas que la conforman. En el sitio web del metro (metro.cdmx.gob.mx) las cifras dicen que las tres líneas que registraron mayor movilidad de la población fueron: Línea 2, con 46 millones 512 mil 675 pasajeros; Línea 3, con 39 millones 926 mil 846 pasajeros, y Línea B, con 31 millones 812 mil 923 pasajeros. (STC Metro, 2024)

IMPACTO DE LA MOVILIDAD DIARIA EN LA VIDA DE LOS JÓVENES DE LA CDMX

- Razones principales de hacer uso del STC Metro: *Traslado al trabajo* (58% hombres y 46% mujeres) y *Traslado a la escuela* (31% mujeres y 26% hombres). Ante la pregunta de *¿Por qué prefiere utilizar el Metro CDMX?*, la respuesta que preponderó fue por *Rapidez* (*Rápido llego a mi destino*), seguida de por la *Cercanía* (*Transporte cercano a mi destino*) y en tercer lugar por *Economía* (*Más barato*). (STC Metro, 2018)
- Se reportó que la satisfacción de los jóvenes fue regular en aspectos como el servicio en taquillas del STC Metro, el mantenimiento de los vagones, la conducción del tren y el tiempo de traslado (rapidez). (STC Metro, 2018)
- Si bien la vida juvenil se desarrolla en las escuelas, ésta también transcurre en los largos trayectos hacia y desde los establecimientos escolares, momentos en los que las conversaciones cobran lugar entre ellos, confirmando de ese modo lo que otros trabajos previos aseguraban: una actividad central en la vida de los jóvenes estudiantes, de diversos tipos de escuela, es la conversación con amigos, compañeros y parejas, confirmando así que el transporte se convierte en un espacio de vida juvenil. (Weiss & Vega, 2014)
- Lo temas más recurrentes en las conversaciones de los jóvenes fueron fiestas, relaciones de noviazgo, actividades académicas y deportivas, programas de televisión, el otro género, las impresiones que la apariencia genera en otras personas, las relaciones de pareja, así como la música; los ámbitos de vida tematizados fueron principalmente la vida juvenil misma, la escuela y en menor medida los conflictos con su familia o entre sus padres, y en ninguna de las conversaciones registradas para el análisis se tocaron temas políticos. (Weiss & Vega, 2014)
- Las conversaciones entre jóvenes son un medio para socializarse entre pares, forman criterios, normas de lo que es deseable, correcto o aceptable, y al mismo tiempo se individualizan, hacen valer sus propios criterios, e

IMPACTO DE LA MOVILIDAD DIARIA EN LA VIDA DE LOS JÓVENES DE LA CDMX

incorporan las ideas de otros, acciones que les permiten transformarse y formarse como personas. (Weiss & Vega, 2014)

- Las conversaciones permitieron la expresión de emociones, los jóvenes se desahogan, hablan de la preocupación, del coraje, la incertidumbre, de la tensión que les provocan las prácticas del ámbito escolar, los maestros, los compañeros, novios y rivales, y aunque las conversaciones no precisamente se basan en la reflexión, los jóvenes pueden llegar a tenerla. (Weiss & Vega, 2014)
- La Ciudad de México obtuvo el segundo tiempo de viaje promedio más alto en todo el informe, con 73 minutos, solo por debajo de Estambul, con 77 minutos; además, se registró que solo el 26% de los pasajeros de la urbe esperan menos de cinco minutos por transporte público. (Moovit, 2022)
- La ciudad mantuvo ese mismo puesto en cuanto al porcentaje de personas que realizan un trayecto largo (ida o vuelta) de 2 horas o más, incluyendo caminatas, esperas y duración del viaje, con el 15.36% de ellas. En cuanto a trayectos de duración media, de 1 a 2 horas ida o vuelta, solo bajó a la tercera posición con el 37.25% de la población registrada; y finalmente, en el gráfico correspondiente a los trayectos cortos, de 30 minutos o menos de ida o vuelta, ni siquiera la Ciudad de México se ve próxima a aparecer. (Moovit, 2022)
- El 24.93% de las personas hacen exactamente dos transbordos durante un trayecto medio de ida o vuelta. Aunque en 2022 ese porcentaje disminuyó poco más de la mitad frente al 50% de la población registrado en 2020, la ciudad sigue en el primer lugar en esta categoría. (Moovit, 2022)
- En 2018 la Ciudad de México fue considerada entre las cinco urbes más grandes del mundo como la ciudad con el sistema de transporte más peligroso para las mujeres, por encima de El Cairo. (Forbes, 2018)

IMPACTO DE LA MOVILIDAD DIARIA EN LA VIDA DE LOS JÓVENES DE LA CDMX

- Tres de cada cuatro mujeres en la ciudad no tienen confianza en usar el sistema de transporte sin riesgo de acoso, abuso o violencia sexual, mientras que, en Londres, Nueva York y Tokio menos de una de cada cuatro mujeres compartieron ese sentimiento. (Forbes, 2018)
- En la Ciudad de México, de las 200 mujeres participantes, 151 dijeron que la seguridad era su mayor preocupación a la hora de trasladarse, incluso cerca de tres de cada cuatro encuestadas dijeron que no confían en un transporte sin acoso o violencia sexual. (Forbes, 2018)
- Las mujeres en la Ciudad de México no sienten seguridad al moverse en transporte público. Reportaron sentirse intimidadas, específicamente por hombres, e indiferencia social ante una situación de acoso en el transporte debido a que el resto de las personas prefiere no involucrarse. (Forbes, 2018)
- En 2019 se estimaba que el 85% de la población en México que se trasladaba en transporte público, bici o a pie tenía mayor vulnerabilidad por la inversión en pasajes, la ausencia de calidad en las unidades, la inseguridad y el riesgo ante accidentes viales. (Reveles, 2019)
- Aunque el transporte público se sabe que era (y sigue siendo) el más utilizado en el país, el espacio de circulación que le corresponde es apenas del 40% de la superficie urbanizada, el resto de la infraestructura y la mayor parte del gasto público se destina para mejoras del espacio vial de vehículos privados. (Reveles, 2019)
- Para 2020 se observó una reducción del 34.2% en la mortalidad de peatones comparándolo con 2019; en cuanto a los ciclistas, la tasa registrada ha permanecido (0.1) desde 2015. (SALUD & STCONAPRA, 2021)
- En 2020, el 43.2% del total de las defunciones por causa vial se concentraron en el grupo de personas adultas jóvenes (20 a 39 años), un incremento del 25.8% frente a 2015, a la par de un incremento del 28.6% en niñas, niños y

IMPACTO DE LA MOVILIDAD DIARIA EN LA VIDA DE LOS JÓVENES DE LA CDMX

adolescentes de 10 a 19 años. Específicamente, durante el mismo año, en la Ciudad de México se registraron 173 muertes de peatones (29.4% y una tasa de 1.9 por cada mil vehículos) y 3 de ciclistas (0.5%). (SALUD & STCONAPRA, 2021)

- El uso de bici como medio de transporte cobró mayor relevancia a raíz de la pandemia por COVID-19, cuando en 2020 la bici cautivó a nuevos usuarios y la empezaron a adoptar como un medio de transporte más seguro para evitar contagios. Las cifras de su uso pasaron de 6 mil registros de viajes *Ecobici* en ese año a 14 mil en 2021. (Gaceta UNAM, 2022)
- Para 2022, la Ciudad de México se encontraba entre las regiones con más kilómetros de infraestructura ciclista habilitada con 322, seguida de Guadalajara con 303, León con 188, Morelia con 77.3 y Zapopan con 67.1. (Gaceta UNAM, 2022)
- En los dos primeros meses de 2024 en la Ciudad de México ingresaron al hospital mil 115 personas lesionadas por un accidente de tránsito. En enero se iniciaron 87 carpetas de investigación por muerte vial, de las cuales 36 fueron por atropellamiento, una cifra que representa más del doble de las registradas en el mismo mes, pero de 2023, con 17 víctimas. (Gómez, 2024)
- Se ha visto que proporcionar a la urbe de más ciclovías no significa que la seguridad de quienes transitan por éstas está garantizada, ni mucho menos que los accidentes de ciclistas e incluso de peatones disminuirán. (Gómez, 2024)
- En 2022 el número de muertes por accidentes de tránsito terrestre en la Ciudad de México presentó una cifra récord (desde 2018, con 240 víctimas), de 255 (95 peatones y 12 ciclistas) de los 5 mil 181 registrados a nivel nacional. (INEGI, 2022)

IMPACTO DE LA MOVILIDAD DIARIA EN LA VIDA DE LOS JÓVENES DE LA CDMX

- Colectivos conformados en su mayoría por jóvenes ciclistas y familiares de las víctimas han protestado para exigir a las autoridades del gobierno estrategias integrales de movilidad que garanticen la seguridad de las personas que hacen uso de transportes diferentes a automóviles. (Gómez, 2024)
- Un 18% de quienes viven y trabajan en la Ciudad de México asegura que siempre o casi siempre experimenta estrés durante sus traslados cotidianos principalmente en el transporte público. (Gaceta UNAM, 2022)
- No hay una relación entre el tiempo de traslado y el estrés, pero sí se da cuando intervienen variables conectadas con la forma en la que interpretamos y vivimos los riesgos asociados a este tiempo y el modo en que lo enfrentamos, así, quienes pasan más tiempo transportándose, con mayor frecuencia evalúan y perciben riesgos, lo que les hace experimentar estrés con regularidad. (Gaceta UNAM, 2022)
- El estrés ambiental tiene consecuencias en la salud mental, la calidad de vida de las personas y en la economía. Según estudios recientes, se advierte que los problemas de movilidad cuestan a los mexicanos cerca de 69 mil millones de pesos. (Gaceta UNAM, 2022)
- Las personas son objeto de agresiones prolongadas como el ruido y la contaminación, afecciones crónicas de las cuales es necesario hacer conciencia, al mismo tiempo de que se requieren de políticas públicas para reestructurar la forma en la que los transportamos. (Gaceta UNAM, 2022)
- Las zonas centrales de la ciudad cuentan con mayor cobertura de la red de transporte público estructurado, pero en la mayor parte de la ciudad y su zona conurbada la cobertura es menor. En el resto de la ciudad y su periferia los traslados son discontinuos, con tiempos de espera entre tramos, lo que

IMPACTO DE LA MOVILIDAD DIARIA EN LA VIDA DE LOS JÓVENES DE LA CDMX

implica mayor tiempo de viaje total y, por tanto, mayores costos. (SEMOVI, 2021)

- El transporte público operado por el Gobierno de la ciudad ofrece un servicio insuficiente para la población, el cual afecta a la mayoría de las personas, incluidos los jóvenes, y en especial a los sectores de menores ingresos que viven en zonas periféricas. (SEMOVI, 2021)
- Aun cuando un viaje es cotidiano, tiene una duración estimada de 52 minutos en promedio, el tiempo de viaje es 32% mayor en aquellos viajes que utilizan algún transporte público, siendo este último el 80% de la totalidad de viajes en la ciudad. Además, existe un patrón espacial claro entre el centro y la periferia urbana. En ésta última, la mayor parte de los viajes relacionados con la ciudad inician entre las 4 y las 6 am. Este patrón se revierte a partir de las 2 de la tarde, cuando la mayor parte de los viajes en este horario inician en los distritos ubicados en la ciudad central y el primer contorno metropolitano. (SEMOVI, 2021)
- La Ciudad de México y Seúl coincidieron en los problemas de tránsito y tráfico, y mientras aquí las empresas privadas son las que han ofrecido soluciones a través de aplicaciones para ofrecer transporte, en la capital de Corea del Sur el gobierno hace mejoras constantes al sistema de transporte público, uno de los más eficientes del mundo. (Gaceta UNAM, 2022)
- A inicios del cuarto trimestre de 2023, el secretario de Movilidad, Andrés Lajous Loaeza, expuso que a lo largo de cinco años de trabajo se ha buscado expandir los servicios para llegar a los lugares donde no había una buena movilidad, así como para mejorar los ya existentes, ello con una inversión de 82 mil millones de pesos entre 2019 y 2024. (Congreso de la Ciudad de México, 2023)

IMPACTO DE LA MOVILIDAD DIARIA EN LA VIDA DE LOS JÓVENES DE LA CDMX

- La Comisión de Movilidad Sustentable apuntó que para ese rubro se contaría con un presupuesto 10.8% mayor que el 2019 y que se le asignarían 29 mil 714 millones de pesos con los que se le daría continuidad a la Línea 1 y 2 del Cablebús, con 3 mil 120 millones de pesos; la RTP tendría 600 millones para la adquisición de nuevas unidades; el STE tenía presupuestados 1 mil 863 millones de pesos para inversión en el Trolebús elevado y trolebuses, y el resto para adquirir unidades para el Tren ligero; el STC Metro tendría 2 mil 401 millones de pesos para el mantenimiento y modernización, especialmente en la Línea 1, y el *Fondo para el Financiamiento del Transporte Público* se estimaba que contaría con 1 mil millones de pesos para comenzar la modernización del transporte concesionado. (Comisión de Movilidad Sustentable, 2019)
- La Secretaría de Obras invertiría 13 mil 933 millones de pesos, lo que representaba 6.1% más que 2019; además de que se destinarían 3 mil 991 millones de pesos para la mejora de infraestructura vial de la Ciudad de México, 3 mil 86 millones para infraestructura de transporte, 3 mil 132 millones para la mejora de la infraestructura urbana como puentes vehiculares y peatonales, y 916 millones para alumbrado público. (Comisión de Movilidad Sustentable, 2019)
- Por la cantidad de personas que transitaban en la Ciudad de México hasta 2019, la movilidad se había complicado, por lo que se pretendía como prioridad la disminución en los tiempos de traslado, así como en la contaminación que se generaba. (Comisión de Movilidad Sustentable, 2019)
- Los principales objetivos de una movilidad sustentable deben de ser: mejorar la calidad del aire, reducir emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) causantes del cambio climático, salvar vidas por hechos de tránsito viales, sedentarismo y mala calidad del aire y generar equidad en el acceso a los

IMPACTO DE LA MOVILIDAD DIARIA EN LA VIDA DE LOS JÓVENES DE LA CDMX

servicios de la ciudad, brindando mayores oportunidades para todos. Aumentar la competitividad urbana. (Greenpeace México, 2018)

- Para que exista un avance en materia de movilidad hace falta regulación, una ley modelo de Movilidad. (AMTM, 2019)
- *“Hay poco interés en este tipo de iniciativas y nulos esfuerzos para generar este tipo de regulación. Tenemos una iniciativa muy importante ahorita que es la Ley General de Seguridad Vial, que regula muchos aspectos relacionados por supuesto con la movilidad, con un enfoque para garantizar la seguridad de las personas, para reducir la alta cantidad de siniestros y hechos reales que existen, pero no abarca por completo la cuestión de la movilidad, sobre todo con el enfoque de sustentabilidad, esto ya es un tema interdisciplinario que requiere la participación de diferentes opiniones y sectores, y ahí no se está avanzando”, Samayoa Arias. (AMTM, 2019)*
- Aún se está lejos de lograr una movilidad integral e inteligente, debido a que no se han sentado las bases para conseguirlo, no solo desde el punto de vista gubernamental, que deben estructurar leyes, implementar políticas públicas y lograr la coordinación de las dependencias, sino también desde el cambio de mentalidad de autoridades y transportistas. (AMTM, 2019)
- *“La tecnología ahí está, y los modelos exitosos también, pero falta una regulación integral, falta la capacitación y profesionalización de y transportistas y tomadores de decisiones, falta un cambio de mentalidad en desarrollo de ciudades y falta que podamos entender la movilidad como un derecho social y un ente integrador”, Gutiérrez Alcalde. (AMTM, 2019)*
- *“Lo juvenil se traduce en los diferentes enfoques, temáticas, objetivos, inquietudes, intereses, expresiones, demandas, visiones, reivindicaciones, identidades, códigos de comunicación, normas, problemáticas, modos y*

IMPACTO DE LA MOVILIDAD DIARIA EN LA VIDA DE LOS JÓVENES DE LA CDMX

formas de vida que los distintivos y específicos grupos juveniles reconocen como propios". (Gobierno del Distrito Federal, 2000).

IMPACTO DE LA MOVILIDAD DIARIA EN LA VIDA DE LOS JÓVENES DE LA CDMX

VIII. Conclusiones

La planificación de una red de movilidad urbana debe considerar de manera central a los jóvenes, quienes no solo son el presente, sino el futuro de la sociedad. Pensar en sus necesidades, habilidades y virtudes como seres humanos es esencial para diseñar un sistema de transporte eficiente y que contribuya al desarrollo integral de la población joven.

Los jóvenes tienen necesidades específicas que, si se abordan adecuadamente, pueden generar un impacto positivo duradero en la calidad de vida de todos los habitantes de la Ciudad de México.

Trasladarse a centros educativos, lugares de trabajo, actividades recreativas y eventos sociales hace que dependan en gran medida del transporte público. Su capacidad para adaptarse a nuevas tecnologías y sistemas de transporte sostenible debe ser aprovechada en la planificación urbana. Al diseñar una red de movilidad que tenga en cuenta estas necesidades, se promueve no solo una mayor eficiencia en los desplazamientos diarios, sino también una integración social y económica.

Los jóvenes requieren un sistema de transporte seguro, accesible y económico. La seguridad es primordial, ya que la percepción de inseguridad puede limitar su movilidad y, por ende, su paso a oportunidades educativas y laborales. La accesibilidad es crucial para que todos los jóvenes, independientemente de su situación económica, puedan utilizar el transporte público. Además, los costos deben ser manejables para que no representen una carga económica significativa.

Sus habilidades en tecnología pueden ser un activo importante. La implementación de sistemas de pago digitales y aplicaciones de planificación de rutas y tecnologías de movilidad compartida pueden ser ideales por su familiaridad con la tecnología.

IMPACTO DE LA MOVILIDAD DIARIA EN LA VIDA DE LOS JÓVENES DE LA CDMX

Asimismo, su capacidad para adaptarse a modos de transporte más sostenibles, como bicicletas y *scooters* eléctricos, puede ser aún más incentivada en la ciudad a través de una infraestructura adecuada y programas educativos.

Una ciudad con una red de movilidad sostenible, en la que todos los habitantes transiten eficientemente, tendría innumerables beneficios. Las unidades limpias y de calidad no solo mejorarían la experiencia diaria de viaje, sino que también contribuirían a un ambiente más saludable. La reducción de la congestión vehicular y la promoción de modos de transporte no motorizados reducirían la contaminación del aire, mejorando la salud pública.

La seguridad en el transporte público también tendría un impacto significativo. Los jóvenes se sentirían más seguros y confiados al utilizar el transporte público, lo que aumentaría su movilidad y acceso a oportunidades. La eficacia en los viajes reduciría el tiempo perdido en desplazamientos, permitiendo a los jóvenes dedicar más tiempo a actividades deportivas y recreativas, fomentando un equilibrio saludable entre la vida personal y la profesional.

Pensar en una movilidad urbana centrada en los jóvenes no solo tiene atributos inmediatos, sino que también establece las bases para una mejor calidad de vida en su adultez. Un sistema de movilidad sostenible en la Ciudad de México les proporcionaría las herramientas necesarias para ser ciudadanos activos y productivos. A medida que los jóvenes crecen y asumen roles más importantes en la sociedad, su experiencia con un sistema de transporte positivo influirá en sus expectativas y demandas, promoviendo una cultura de sostenibilidad.

Una buena infraestructura de movilidad también puede influir en sus decisiones de vivienda y trabajo, permitiendo una mejor distribución de la población y reduciendo la presión sobre ciertas áreas de la ciudad. La baja en la dependencia del automóvil privado contribuiría a una ciudad más verde y menos congestionada, mejorando la calidad de vida para todos.

IMPACTO DE LA MOVILIDAD DIARIA EN LA VIDA DE LOS JÓVENES DE LA CDMX

Al priorizar las necesidades de los jóvenes en la planificación urbana, se promueve una visión de futuro que busca no solo mejorar la movilidad, sino también la calidad de vida. Esta perspectiva integral es esencial para construir una Ciudad de México que sea verdaderamente inclusiva, equitativa y sostenible para todas las generaciones.

Ahora bien, a lo largo de esta investigación se hallaron temas que podrían tener un espacio en la agenda pública y ser considerados para tratar en los próximos meses y años, según sea el caso. A continuación, algunas propuestas para futuras investigaciones:

1. La desaparición de mujeres jóvenes en el transporte público de la CDMX
2. La seguridad en el transporte público de la CDMX, ¿existe?
3. La importancia de regular el uso de bicicletas, motocicletas y *scooters* a lo largo de la CDMX.

IMPACTO DE LA MOVILIDAD DIARIA EN LA VIDA DE LOS JÓVENES DE LA CDMX

Posibles soluciones

- ✚ Ampliar la red del STC Metro a zonas no atendidas y modernizar las líneas existentes para aumentar la capacidad y la frecuencia del servicio.
- ✚ Aumentar la cantidad de las unidades en las rutas más utilizadas de los diversos modos de transporte público y mejorar la frecuencia para reducir tiempos de espera y evitar la saturación.
- ✚ Construir más ciclovías protegidas y seguras, conectando diferentes zonas de la ciudad y fomentando el uso responsable de bicicletas.
- ✚ Establecer más zonas peatonales en áreas céntricas y comerciales para facilitar el desplazamiento a pie y reducir el tráfico vehicular.
- ✚ Ofrecer tarifas reducidas o transporte gratuito para estudiantes para aliviar la carga económica y fomentar el uso del transporte público.
- ✚ Desarrollar una integración tarifaria, mediante la cual concesionarios y usuarios tengan una aplicación de tarifa por distancia, evitando así pagar de nuevo por transbordos y asegurando el respeto por las tarifas.
- ✚ Implementar más medidas de seguridad, como vigilancia, iluminación adecuada y patrullaje, para proteger a los usuarios del transporte público.
- ✚ Desarrollar un sistema de pago unificado que permita el uso de una sola tarjeta para todos los medios de transporte público.
- ✚ Priorizar a los vehículos automotores.
- ✚ Expandir el sistema de bicicletas compartidas como *Ecobici* a más áreas de la ciudad, incluyendo zonas periféricas.

IMPACTO DE LA MOVILIDAD DIARIA EN LA VIDA DE LOS JÓVENES DE LA CDMX

-  Promover el uso de aplicaciones y plataformas seguras y verificadas ante la ley que faciliten el modo de carro compartido para reducir la cantidad de vehículos en circulación.
-  Crear y mejorar aplicaciones móviles que proporcionen información en tiempo real sobre rutas, tiempos de espera y opciones de transporte.
-  Desarrollar corredores exclusivos para autobuses a lo largo de la Ciudad de México y otros modos de transporte rápido que permitan desplazamientos más eficientes y rápidos.
-  Establecer y respetar un límite estricto sobre el número de personas que suben en cada viaje, independientemente del tipo de transporte que sea.
-  Endurecer la norma y las sanciones a los responsables de transportar a usuarios del transporte público.
-  Implementar programas educativos en escuelas y comunidades sobre los beneficios de la movilidad sostenible y la seguridad vial.
-  Asegurar que todas las estaciones y paradas de transporte público sean accesibles, seguras y cómodas, con instalaciones adecuadas y mantenimiento regular.
-  Establecer peajes en áreas de alta congestión para desincentivar el uso de automóviles privados y reducir el tráfico.
-  Ampliar el servicio de transporte público a horarios nocturnos para garantizar la movilidad segura y accesible durante la noche.
-  Regular el transporte informal, abundante en varias zonas de la ciudad, a través de auditorías para el cumplimiento de sus obligaciones legales.

IMPACTO DE LA MOVILIDAD DIARIA EN LA VIDA DE LOS JÓVENES DE LA CDMX

- ✚ Instalar más estaciones de carga para vehículos eléctricos en toda la ciudad para fomentar el uso de transportes menos contaminantes.
- ✚ Implementar programas de transporte escolar seguro y eficiente para reducir la necesidad de que los estudiantes utilicen vehículos privados.
- ✚ Promover el uso de vehículos eléctricos y otras tecnologías limpias en el transporte público para mejorar la calidad del aire y reducir la contaminación acústica.
- ✚ Establecer alianzas entre el gobierno y empresas privadas para desarrollar soluciones innovadoras y tecnológicas que mejoren la movilidad urbana.
- ✚ Crear centros de intercambio modal donde los usuarios puedan fácilmente cambiar de un modo de transporte a otro, como de bicicleta a metro.
- ✚ Regular y limitar el estacionamiento en la vía pública para reducir la congestión y promover el uso del transporte público.
- ✚ Involucrar a los jóvenes y a la comunidad en general en la planificación y toma de decisiones sobre proyectos de movilidad urbana.
- ✚ Considerar la posibilidad de una ley general en donde se reúnan las facultades entre federación, los estados y los municipios, y delimite responsabilidades a los tres niveles de gobierno.

IMPACTO DE LA MOVILIDAD DIARIA EN LA VIDA DE LOS JÓVENES DE LA CDMX

IX. Bibliografía

- ❖ Consejo Nacional de Evaluación de la Política de Desarrollo Social. (s.f.). *Medición de la pobreza. En 2008, 14.9 millones de jóvenes se encontraban en pobreza multidimensional.* <https://www.coneval.org.mx/Medicion/paginas/jovenes.aspx#:~:text=De%20acuerdo%20con%20la%20Ley,los%2029%20a%C3%B1os%20de%20edad.>
- ❖ Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática. (10 de agosto de 2023). *Estadísticas a propósito del Día Internacional de la Juventud.* https://www.inegi.org.mx/contenidos/saladeprensa/aproposito/2023/EAP_JUV23.pdf
- ❖ Gobierno de la Ciudad de México. (s.f.). *La guía oficial de los viajeros en la Ciudad de México.* [https://mexicocity.cdmx.gob.mx/e/getting-around/?lang=es#:~:text=El%20Metro%20es%20la%20mejor,tenemos%20disponible%20en%20este%20momento.&text=Aunque%20muchos%20viajeros%20han%20comprobado,Cabify%2C%20Beat%2C%20etc.\)](https://mexicocity.cdmx.gob.mx/e/getting-around/?lang=es#:~:text=El%20Metro%20es%20la%20mejor,tenemos%20disponible%20en%20este%20momento.&text=Aunque%20muchos%20viajeros%20han%20comprobado,Cabify%2C%20Beat%2C%20etc.))
- ❖ Gobierno de la Ciudad de México. (s.f.). *Guía esencial de la ciudad.* <https://mexicocity.cdmx.gob.mx/e/getting-around/using-the-metro/?lang=es>
- ❖ Sistema de Transporte Colectivo Metro. (2024). *Afluencia de estación por línea 2024.* <https://metro.cdmx.gob.mx/operacion/mas-informacion/afluencia-de-estacion-por-linea>
- ❖ Sistema de Transporte Colectivo Metro. (noviembre de 2018). *Encuesta sobre la percepción de la calidad del servicio con perspectiva de género, derechos humanos y no discriminación.* https://metro.cdmx.gob.mx/storage/app/media/inicio/encuesta_dh_nov18.pdf
- ❖ Weiss, E. y Vega, A. (4 de febrero de 2024). *Las conversaciones de jóvenes estudiantes en el transporte público.* SciELO.

IMPACTO DE LA MOVILIDAD DIARIA EN LA VIDA DE LOS JÓVENES DE LA CDMX

https://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1405-66662014000200006

- ❖ Moovit. (2022). Informe Global de Transporte Público 2022. Mobileye. [https://moovitapp.com/insights/es-419/Moovit Insights %C3%8Dndice de Transporte P%C3%BAblico-countries? _hstc=171844735.bdddaf9e6edd534ccdc5a0c21b3b4b8c.1716911470918.1716911470918.1716911470918.1& _hssc=171844735.1.1716911470919& _hsfp=616054940](https://moovitapp.com/insights/es-419/Moovit%20Insights%20%C3%8Dndice%20de%20Transporte%20P%C3%BAblico-countries?_hstc=171844735.bdddaf9e6edd534ccdc5a0c21b3b4b8c.1716911470918.1716911470918.1716911470918.1&_hssc=171844735.1.1716911470919&_hsfp=616054940)
- ❖ Forbes. (15 de noviembre de 2018). *Transporte en CDMX, el más peligroso para las mujeres entre 5 megaurbes*. <https://www.forbes.com.mx/transporte-en-cdmx-el-mas-peligroso-para-las-mujeres-entre-5-megaurbes/>
- ❖ Reveles, C. (12 de enero de 2019). *Los más pobres gastan más en transporte y jóvenes son más propensos a morir en accidentes*. Animal Político. <https://animalpolitico.com/sociedad/desigualdad-movilidad-pobres-gastan-mas-en-transporte-jovenes-propensos-accidentes>
- ❖ Secretaría de Salud y Secretariado Técnico del Consejo Nacional para la Prevención de Accidentes. (2021). Informe sobre la Situación de la Seguridad Vial, México 2021. [https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/915686/Informe SV 2021_compressed 1 .pdf](https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/915686/Informe_SV_2021_compressed_1.pdf)
- ❖ Gaceta UNAM. (2 de junio de 2022). La bicicleta empieza a conquistar las calles. <https://www.gaceta.unam.mx/la-bicicleta-empieza-a-conquistar-las-calles/>
- ❖ Secretaría de Movilidad. (2024). *La bicicleta en la Ciudad de México como una herramienta de transporte y trabajo*. <https://semovi.cdmx.gob.mx/storage/app/media/la-bicicleta-en-la-ciudad-de-mexico-como-una-herramienta-de-transporte-y-trabajo.pdf>

IMPACTO DE LA MOVILIDAD DIARIA EN LA VIDA DE LOS JÓVENES DE LA CDMX

- ❖ Gómez, N. (23 de marzo 2024). *Más ciclovías, ¿más seguridad? En enero, hubo 87 muertes viales en Cdmx. ¿Qué hacer?* Sin embargo. <https://www.sinembargo.mx/23-03-2024/4478591>
- ❖ Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática. (2022). *Accidentes de tránsito*. <https://www.inegi.org.mx/temas/accidentes/>
- ❖ Gaceta UNAM. (7 de noviembre de 2022). *El 18% de capitalinos experimenta estrés durante sus traslados*. <https://www.gaceta.unam.mx/el-18-de-capitalinos-experimenta-estres-durante-sus-traslados/>
- ❖ Secretaría de Movilidad. (18 de agosto de 2021). *Programa integral de movilidad de la Ciudad de México 2019-2024*. https://www.semovi.cdmx.gob.mx/storage/app/media/PIM-2019-2024_.pdf
- ❖ Gaceta UNAM. (1 de diciembre de 2022). *Analizan tres grandes problemas de transporte en la Cdmx*. <https://www.gaceta.unam.mx/analizan-tres-grandes-problemas-de-transporte-en-la-cdmx/>
- ❖ Congreso de la Ciudad de México. (20 de octubre de 2023). *Expansión y mejora de servicios de movilidad, prioridad en CDMX*. <https://congresocdmx.gob.mx/comsoc-expansion-y-mejora-servicios-movilidad-prioridad-cdmx-4830-1.html>
- ❖ Comisión de Movilidad Sustentable. (10 de diciembre de 2019). *Opinión al proyecto de presupuesto de egresos de la Ciudad de México para el ejercicio fiscal 2020, en materia de movilidad*. <https://www.congresocdmx.gob.mx/archivos/com-movilidad/CMS-OP1-12SO-10-12-19.pdf>
- ❖ Asociación Mexicana de Transporte y Movilidad. (marzo de 2019). *El futuro de la movilidad urbana*. Edición 18. Transporte y Ciudad. <https://amtm.org.mx/revistas/AMTM-Transporte-ciudad-impacto-en-la-movilidad-urbana-ed-18.pdf>
- ❖ Gobierno del Distrito Federal. (2000). *La juventud en la Ciudad de México: políticas, programas, retos y perspectivas*.

**IMPACTO DE LA MOVILIDAD DIARIA EN LA VIDA
DE LOS JÓVENES DE LA CDMX**

http://www.sideso.cdmx.gob.mx/documentos/la_juventud_de_la_ciudad_de_mexico.pdf

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.