

**¿Entre rutas y desigualdades?: El transporte público en la periferia de la Zona
Metropolitana del Valle de México. El caso de Ixtapaluca**

Licenciatura en Sociología

XII trimestre:
Sociología y Sociedad

Alumna:
Nailea Pérez Quezada

Asesora:
Dra. Dulce A. Martínez Noriega

Ciudad de México, 19 de septiembre de 2025

ÍNDICE	
AGRADECIMIENTOS	3
INTRODUCCIÓN	5
PRESENTACIÓN DE CAPÍTULOS	10
CAPÍTULO 1. CONFIGURACIÓN HISTÓRICA, TERRITORIAL Y TRANSPORTE PÚBLICO EN LA PERIFERIA EN LA ZMVM	11
1.1 BREVE HISTORIA DEL CRECIMIENTO URBANO EN LA CIUDAD DE MÉXICO	12
1.2 LA CONFIGURACIÓN DE LA ZONA METROPOLITANA DEL VALLE DE MÉXICO (ZMVM).....	16
1.3 RECONFIGURACIÓN DEL TRANSPORTE PÚBLICO EN LA PERIFERIA A TRAVÉS DEL TIEMPO	20
CAPÍTULO 2. MOVILIDAD URBANA, LA PRODUCCIÓN DEL ESPACIO E IMPACTOS	25
2.1 MOVILIDAD URBANA.....	26
2.2 ESPACIO, CENTRALIDAD Y MOVILIDAD	29
2.3 DERECHO A LA CIUDAD	32
CAPÍTULO 3. ESTUDIO DE CASO: EL TRANSPORTE PÚBLICO DE LA RUTA IXTAPALUCA A LA CIUDAD DE MÉXICO	35
3.1 ASPECTOS METODOLÓGICOS	36
3.2 ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN DE INFORMACIÓN.....	38
CONCLUSIONES	48
BIBLIOGRAFÍA	50
ANEXOS	53
ANEXO 1. GUION DE ENTREVISTA	53
ANEXO 2. TRANSCRIPCIÓN DE ENTREVISTA 1.	56
ANEXO 3. TRANSCRIPCIÓN DE ENTREVISTA 2	66
ANEXO 4. IMÁGENES	77

AGRADECIMIENTOS

Con profundo cariño y reconocimiento, expreso mi más sentida gratitud a todas las personas que hicieron posible la realización de este trabajo.

A mis profesores y a mi asesora la Dra. Dulce Asela Martínez Noriega por facilitarme las herramientas, sugerencias, conocimientos, espacio y tiempo que han sido esenciales y fundamentales para el desarrollo de la presente investigación.

A mi familia, por su cariño, su amor incondicional y su confianza, pilares esenciales en todo mi trayecto y en mi formación profesional. A mi papá, Nicolás Pérez Lugo, y a mi mamá, María Juana Quezada Trejo, por motivarme siempre con su amor y cariño, por brindarme los medios necesarios para continuar con mis estudios. A mis hermanos, Lizeth, Omar y Alma, por su presencia constante, quienes han sido fundamentales en mi desarrollo personal y profesional, además de representar una fuente de inspiración y una inigualable red de apoyo.

A mis amigos de la carrera, que me han acompañado durante mi trayecto universitario, su cariño y su presencia han hecho más grata la experiencia. A Juliana, mi amiga que desde la distancia siempre ha estado presente motivándome emocionalmente con algún mensaje de texto.

A los participantes de este estudio por compartir sus testimonios desde su experiencia y su perspectiva que fueron esenciales para esta investigación.

A todos aquellos que de alguna manera formaron parte de este proyecto, mi más profundo agradecimiento. Esto también es suyo.

*En memoria de las personas fallecidas en la explosión de una pipa de gas LP en el
Puente de la Concordia, Ciudad de México, 10 de septiembre de 2025.*

INTRODUCCIÓN

La Ciudad de México concentra un alto nivel de servicios públicos y actividades económicas, además de enfrentar diariamente el desafío de movilizar a millones de personas que habitan tanto en el centro de la ciudad como en la periferia de la Zona Metropolitana del Valle de México (ZMVM),¹ quienes deben trasladarse de su hogar a su destino (escuela, empleo, etc.); esto exige un óptimo sistema de transporte público que pueda cumplir con las necesidades de cada usuario.

En este contexto, el transporte público es fundamental para la movilidad de miles de personas que habitan en la periferia de la ZMVM y se trasladan a la Ciudad de México, los usuarios dependen de un sistema de transporte para desplazarse diariamente a sus empleos, escuelas y otros servicios básicos, además de no utilizar únicamente un solo medio de transporte, los usuarios suelen combinar diferentes opciones, como camiones, Metro, Metrobús, Cablebús, tren suburbano, entre otros. En otras palabras, el transporte público posibilita la movilidad urbana y representa un puente entre los usuarios y las oportunidades, una herramienta para participar activamente en la vida social y económica del país.

De acuerdo con la Encuesta Origen-Destino en hogares de la Zona Metropolitana del Valle de México (INEGI, 2017),² los resultados demuestran que el 7.2% de personas que residen en municipios conurbados del Estado de México realizan más de 2 horas de viaje para llegar a su trabajo, otro porcentaje significativo indicó que el 51.1% de personas usan el transporte colectivo como medio de movilización.

Por ello, se decidió puntualizar en las problemáticas del transporte público en la ruta de Ixtapaluca Estado de México a la Ciudad de México, así como conocer los impactos que

¹ La Zona Metropolitana del Valle de México (ZMVM) está integrada por 16 alcaldías de la Ciudad de México, 45 municipios del Estado de México y dos de Hidalgo. Recuperado el 11 de junio de 2025, de: https://www.inegi.org.mx/contenidos/programas/eod/2017/doc/resultados_eod_2017.pdf

² INEGI. (2017). Encuesta Origen-Destino en hogares de la Zona Metropolitana del Valle del México. Recuperado el 11 de junio de 2025, de: https://www.inegi.org.mx/contenidos/programas/eod/2017/doc/resultados_eod_2017.pdf

éstas generan en la vida cotidiana de los usuarios, para reflexionar si esto contribuye a la reproducción de desigualdades sociales y económicas en el país. Por consiguiente, se identifican algunas de las posibles problemáticas, de las cuales se derivan las siguientes:

¿Desigualdad en el acceso a oportunidades: la exclusión de la periferia? Los habitantes de la periferia de la ZMVM enfrentan barreras estructurales que pueden limitar su movilidad cotidiana y, por tanto, hay un posible impacto al acceso de empleos, educación y servicios básicos. El diseño urbano de la Ciudad de México corresponde a un fenómeno de centralización y concentración de recursos, lo que ha generado que los empleos mejor remunerados, las instituciones educativas y servicios de salud o cultura, se ubican lejos de quienes habitan las zonas periféricas, generando aislamiento geográfico y social. Esta desconexión territorial sin duda puede representar una forma concreta de exclusión y desigualdad, no solo en términos de distancia, sino también en falta de infraestructura, de acceso a la cultura, educación y transporte público. (Hiernaux, & Lindón, 2004)

En segundo lugar, **la falta de rutas directas y sus efectos en la movilidad cotidiana.** Uno de los principales desafíos que enfrentan diariamente los usuarios del transporte público en las zonas periféricas de la Ciudad de México es la falta de rutas directas que conecten con los centros urbanos, en donde se ubican sus empleos, escuelas o servicios básicos. Esta problemática obliga a los usuarios de transporte público a realizar múltiples transbordos entre diferentes modos de transporte (combis, camiones, metro, Cablebús, Metrobús, etc.), lo que incrementa significativamente el tiempo de traslado, desgaste físico y el costo económico del viaje.

Esta problemática es especialmente crítica para quienes habitan en la periferia de la ZMVM, en donde el transporte es limitado, mediado por rutas largas de más de dos horas, poco eficientes y trayectos que representan pérdida de tiempo.

La falta de rutas directas no solo es una cuestión de eficiencia técnica, sino también es un factor que condiciona la seguridad y puede también impactar en la calidad de vida de los usuarios, ya que pasan entre de 4 a 6 horas³ de su día en el transporte público.

En tercer lugar, **la falta de reconocimiento institucional sobre las necesidades de transporte público**. A pesar de que miles de personas utilizan diariamente el transporte público para desplazarse hacia sus centros de trabajo, estudio, atención médica y demás servicios, sus experiencias, necesidades y demandas han sido ignoradas en la planeación y toma de decisiones gubernamentales.

Históricamente, las políticas de transporte se han enfocado en las grandes urbes, priorizando obras de infraestructura en zonas de mayor presencia económica e institucional, mientras que las periferias han sido olvidadas, como resultado un sistema de transporte precario y olvidado por las autoridades.

Problema eje:

De acuerdo con lo señalado, el problema eje de esta investigación será conocer las problemáticas que enfrentan los usuarios en transporte público de la ruta de Ixtapaluca a la Ciudad de México, para comprender los impactos que estas condiciones generan en su vida cotidiana y de qué manera podría propiciar desigualdad social.

Pregunta de trabajo:

¿Cuáles son las problemáticas y afectaciones que enfrentan los usuarios del transporte público de Ixtapaluca a la Ciudad de México en su vida cotidiana y durante el trayecto?

³ INEGI. (2017). Encuesta Origen-Destino en hogares de la Zona Metropolitana del Valle del México. Recuperado el 11 de junio de 2025, de:
https://www.inegi.org.mx/contenidos/programas/eod/2017/doc/resultados_eod_2017.pdf

Justificación:

El tema de investigación propuesto adquiere relevancia al plantear preguntas sobre las problemáticas que enfrentan los usuarios del transporte público de Ixtapaluca a la Ciudad de México, y de qué manera estas impactan en su vida, lo cual permitiría poner en evidencia cómo la movilidad urbana, lejos de ser un simple problema de infraestructura, representa un fenómeno social complejo. Además, permite visibilizar las voces de quienes diariamente enfrentan estas condiciones.

En este contexto, el transporte público va más allá de un solo medio de traslado, sino como un elemento central que organiza y condiciona la vida cotidiana de miles de personas, este estudio permitiría cuestionar el modelo que se ha implementado en tanto a la planificación de las urbes y las periferias, en términos de infraestructura, reconocimiento social, económico y político.

Para la presente investigación se ha seleccionado como estudio de caso el municipio de Ixtapaluca Estado de México, debido a su relevancia territorial y por las condiciones que lo posicionan como un ejemplo representativo de los desafíos que enfrentan las zonas periféricas en tema de movilidad. Un municipio con alta densidad poblacional⁴ y una dependencia del traslado diario hacia la Ciudad de México.

Esta elección también responde a una razón metodológica clave, Ixtapaluca es uno de los municipios con el que la se tiene contacto directo con personas que utiliza cotidianamente la ruta hacia la Ciudad de México, lo que permite un acceso más cercano, directo y profundo a testimonios, observaciones, experiencias. En este sentido no solo representa un caso accesible, sino también un punto estratégico para comprender las condiciones que representan otros municipios de zonas periféricas de la ZMVM con características similares. Desde la sociología, este análisis es fundamental porque permite abordar el fenómeno desde una mirada crítica hacia la planeación urbana y el derecho a la ciudad. Además, está

⁴ Gobierno de la Ciudad de México (2025). INFORME ANUAL SOBRE LA SITUACIÓN DE POBREZA Y REZAGO SOCIAL 2025. Recuperado el 8 de junio de 2025, de:
https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/973574/15039_Ixtapaluca_2025.pdf

vinculado a la reflexión en cuanto al rol que guarda el usuario, el rol con su familia, su economía, su salud y demás relaciones sociales.

Objetivo general:

Conocer el contexto de movilidad de los usuarios del transporte público en el trayecto de Ixtapaluca a la Ciudad de México, con el fin de comprender los impactos que se generan en su calidad de vida y en qué medida ello podría contribuir a una desigualdad social.

Objetivo específico:

Identificar las problemáticas durante los trayectos de los usuarios de la ruta Ixtapaluca a la Ciudad de México, para comprender las experiencias cotidianas de las personas, así como sus implicaciones sociales y económicas.

Hipótesis:

El contexto de movilidad de los usuarios del transporte público en la ruta de Ixtapaluca a la Ciudad de México se caracteriza por condiciones deficientes, entre las que destacan la falta de rutas directas, la inseguridad, los altos costos que afectan su economía, los trayectos prolongados y la irregularidad en los horarios. Estas problemáticas contribuyen a la fatiga física y emocional, lo que a su vez puede impactar negativamente en el desempeño laboral y en la salud de los usuarios. Y, por tanto, profundiza las desigualdades sociales, pues la población periférica enfrenta mayores obstáculos para acceder a empleos, educación y servicios en la ciudad.

PRESENTACIÓN DE CAPÍTULOS

Para esta investigación se requiere: por un lado, comprender la trayectoria histórica del crecimiento urbano y sus efectos sobre el espacio. Por otro lado, reflexionar sobre la movilidad como un fenómeno social complejo.

Los siguientes capítulos constituyen una base indispensable para problematizar y analizar las experiencias cotidianas de quienes habitan en los municipios de la periferia y deben desplazarse diariamente hacia la Ciudad de México. Este trabajo cuenta con tres capítulos, los cuales están divididos por subcapítulos. El capítulo uno tiene un carácter histórico que permite rastrear cómo a lo largo de las últimas décadas, la ciudad se consolidó como un polo de concentración económica, política y cultural, generando procesos de urbanización extensiva que expulsaron a amplios sectores de la población hacia la periferia. Este crecimiento, marcado por la desigualdad en la distribución de servicios, infraestructura y oportunidades. Su objetivo es explicar cómo las dinámicas actuales de desplazamiento masivo no son solo un hecho aislado, sino la consecuencia de un modelo de desarrollo urbano que reproduce desigualdades territoriales y sociales.

Por su parte, el segundo capítulo, tiene un carácter teórico, que permite dotar de herramientas conceptuales el análisis de la movilidad más allá de su dimensión técnica. Se retomaron aportes de Lefebvre sobre la producción del espacio, el planteamiento del derecho a la ciudad por Harvey, así como la noción de centralidad. La movilidad se revela como una práctica cotidiana que al mismo tiempo visibiliza las disputas en torno al acceso a la ciudad.

Finalmente, el tercer y último capítulo se centra en el análisis de un estudio de caso realizado con dos habitantes de Ixtapaluca, Estado de México, quienes diariamente se desplazan hacia la Ciudad de México. A través de entrevistas se recuperan sus experiencias, percepciones y significados en torno a la movilidad cotidiana. Cada eje fue analizado a la luz de las teorías revisadas, con el fin de articular las vivencias individuales con los procesos estructurales que las producen.

CAPÍTULO 1. CONFIGURACIÓN HISTÓRICA, TERRITORIAL Y TRANSPORTE PÚBLICO EN LA PERIFERIA EN LA ZMVM

1.1 BREVE HISTORIA DEL CRECIMIENTO URBANO EN LA CIUDAD DE MÉXICO

El crecimiento urbano en la Ciudad de México es el resultado de un complejo entramado de procesos históricos, políticos, económicos y sociales, que a lo largo de los años han configurado a la ciudad. Desde la antigua Tenochtitlán hasta la actualidad, la ciudad ha sido un espacio donde se reflejan tensiones que han propiciado el cambio y la transformación.

El presente subcapítulo ofrece un recorrido histórico sobre el proceso de crecimiento urbano de la Ciudad de México. De manera breve y resumida se abordan sus orígenes, desde la gran Tenochtitlán, hasta llegar a la configuración actual de la metrópoli. No obstante, el énfasis se pondrá en el periodo que abarca desde los inicios del siglo XX hasta la actualidad, etapa en la que se consolidan las transformaciones más profundas en términos demográficos, territoriales y sociales que son de importancia para la investigación.

Tras la llegada de los españoles en 1519, la Comisión de Derechos humanos señala lo siguiente: sobre las ruinas de Tenochtitlán se fundó una nueva ciudad; para inicios del siglo XX marcado por guerras e inestabilidad, el régimen de Porfirio Díaz significaría una etapa que consolidaría un nuevo periodo de transformaciones en la ciudad, guiado por un pensamiento positivista⁵ que concebía el orden urbano como progreso, sin embargo, estaría construido sobre una base social desigual. Citando el Informe especial, crecimiento urbano y derechos humanos en la Ciudad de México “la figura del presidente como jefe de Estado se planteó una nueva visión de ciudad, asemejada a las costumbres, al modo de vida e incluso a la arquitectura y el trazado urbano europeo –en particular al francés–; la idea era dejar la vieja ciudad colonial y pasar a un nuevo estadio de evolución urbana y cultural.” (2018, pág. 32)

La Comisión de Derechos humanos refiere, que hacia 1910 con el estallido de la Revolución, la caída del régimen porfirista y entre disputas, la ciudad nuevamente enfrentaría cambios y

⁵ “Los positivistas mexicanos o “científicos” ejercieron una gran influencia en la orientación política y administrativa del gobierno porfirista, ello se debe a que muchos de ellos ascendieron a los más altos niveles de la burocracia y de la escala social y se convirtieron en importantes asesores de Porfirio Díaz.” Recuperado de:

<https://el.portalacademico.cch.unam.mx/alumno/historiademexico1/unidad5/sistemaPoliticoPorfirista/positivismo>

experimentaría un crecimiento demográfico significativo, como lo afirma el Informe especial, crecimiento urbano y derechos humanos en la Ciudad de México:

“la Revolución también desató un proceso de desarraigo rural que se canalizó, a partir de 1920, en una decidida marcha hacia las ciudades; miles de personas provenientes del campo buscaron refugio en la ciudad [...] en la década de 1920 la población de la Ciudad de México creció a una tasa de 5.6%, alcanzando 387000 nuevos residentes y llegando a 1 000 000 de habitantes en 1930.” (2018, pág. 36)

Citando a Schteingart (1991) con la promulgación de la Constitución de 1917 y la aparición de nuevas figuras políticas, el rumbo de la Ciudad de México adquirió una nueva orientación. Sin embargo, conviene señalar que, en ese contexto temporal, el territorio que hoy identificamos como Ciudad de México, era denominado Distrito Federal.

Para la década de 1930, la Comisión de Derechos Humanos señala (2018) que México entró en una etapa de relativa estabilidad económica, impulsado por el modelo de sustitución de importaciones, asimismo se observó un crecimiento poblacional agudo.⁶ Posteriormente este periodo fue denominado “milagro mexicano”. De acuerdo con el Informe especial, crecimiento urbano y derechos humanos en la Ciudad de México

“Para el caso de la Ciudad de México, la población comenzó a llegar a la capital del país buscando oportunidades laborales, ya sea para trabajar en la industria, los servicios o para el Estado; así, de 1930 a 1950 –periodo que estuvo marcado por el proceso de industrialización y su concentración en la ciudad–, se registró un crecimiento de la población, de 1229576 a 3050442 habitantes.” (la Comisión de Derechos Humanos, 2018, pág. 39)

Delgadillo (2016) afirma que, desde la década de 1930, la Ciudad de México comenzaba a perfilarse como una gran metrópoli, para alcanzar un marcado desarrollo urbano tuvo que pasar por transformaciones políticas y económicas.

⁶ “es decir, la economía en promedio creció anualmente 6.4%.⁵⁶ Asimismo, la población total del país en 1940 era de 19 653 552 habitantes,⁵⁷ de los cuales 7.1% se concentraba en la Ciudad de México.” (Comisión de Derechos Humanos, Informe especial, crecimiento urbano y derechos humanos en la Ciudad de México, 2018, pág. 39) Recuperado de: <https://cdhcm.org.mx/wp-content/uploads/2018/09/Informe-crecimiento-urbano.pdf>

En 1941, Manuel Ávila Camacho promovió la Ley Orgánica del Departamento del Distrito Federal, en la que se consolidó “legalmente la ley de 1928 en lo que correspondía al Distrito Federal. Esta nueva ley establecía, de manera general, que la Ciudad de México sería la capital del Distrito Federal y, por lo tanto, de los Estados Unidos Mexicanos; es decir, en el aspecto territorial creó una noción de Ciudad de México que sustituyó a la de Departamento Central”.⁷

Esta ley reafirmó el papel central de la Ciudad de México, impulsando inversiones en infraestructura, sin embargo, durante los años cincuenta y sesenta la industrialización y la inversión pública se acelerarían y así mismo la expansión territorial. La Ciudad comenzaría a extenderse hacia la periferia.

De acuerdo con Schteingart (1991), hacia 1980, la Zona Metropolitana de la Ciudad de México ya integraba 16 delegaciones de la Ciudad de México y 17 municipios del Estado de México. Este proceso dio lugar a una metrópoli fragmentada, mientras las delegaciones centrales mantenían funciones administrativas, económicas, culturales y de servicios, la periferia absorbía la mayor parte del crecimiento poblacional en condiciones precarias.⁸

A partir de los años 2000, la expansión urbana hacia la periferia se intensificó, de acuerdo con el estudio de Delgadillo (2016) esta urbanización

“se basó en el acceso a suelo rural barato; la descentralización de atribuciones a los municipios [...] Este modelo habitacional confinó a la población de bajos ingresos a las periferias distantes, donde ellos pueden pagar una vivienda propia; generó una extensa urbanización altamente segregada que obliga a sus residentes a realizar grandes traslados para acceder al trabajo, los servicios y equipamientos; mientras que la vivienda produce es de dimensiones mínimas y de pésima calidad”.⁹

⁷ (José Luis Vázquez Alfaro, Distrito Federal: Historia de las Instituciones Jurídicas, op. cit., p. 31, como se citó en Informe especial, crecimiento urbano y derechos humanos en la Ciudad de México, 2018, pág. 40)

⁸ Schteingart, (1991) M. Espacio y vivienda en la Ciudad de México. El Colegio de México. Recuperado de: <https://muse.jhu.edu/book/74424>

⁹ Delgadillo (2016), Recuperado de: <https://www.redalyc.org/journal/258/25848509004/html/>

Delgadillo (2016) sostiene que el resultado de dicha expansión consolidó una urbanización periférica desigual, confinando a la población de bajos recursos en espacios de exclusión territorial. De manera paralela, se impulsaba un desarrollo urbano intenso en la Ciudad de México, principalmente en áreas centrales, con fines de encarecimiento del suelo, desplazamiento de residentes y una resignificación de los espacios urbanos, procesos que hasta la actualidad los denominamos gentrificación.

A partir de 2016, la ciudad dejó de ser nombrada Distrito Federal para ser llamada oficialmente como Ciudad de México¹⁰. Actualmente es la capital de México, está compuesta por 16 divisiones territoriales y de acuerdo con el último Censo de Población y Vivienda (INEGI, 2021) cuenta con una población de 9 209 944 habitantes y 2 756 319 viviendas,¹¹ con un área de 1, 495 kilómetros cuadrados, que equivalen al 0.1% del territorio nacional.¹²

La ciudad de México ha experimentado profundas transformaciones a lo largo de su historia, sus cambios han sido evidentes a través del tiempo; en este sentido, históricamente ha representado un lugar que concentra una gran cantidad de población y vivienda,¹³ esto al ser sede del poder federal y la concentración de actividades económicas, industriales y culturales. El resultado de décadas de decisiones políticas y económicas, el escenario de una lucha constante por la apropiación y el uso del espacio.

En conclusión, la historia de la Ciudad de México ha estado marcada por un proceso demográfico, pero también es el resultado de proyectos políticos y económicos que han privilegiado a ciertos sectores y marginando a otros.

¹⁰ Gobierno de la Ciudad de México. Acerca de la Ciudad de México
Recuperado de: <https://mexicocity.cdmx.gob.mx/e/about/about-mexico-city/?lang=es>

¹¹ INEGI 2021, pp. 2 y 4. Recuperado de: <https://www.inegi.org.mx/programas/ccpv/2020/>

¹² Consejo de Evaluación de la Ciudad de México, 2020, Recuperado de: <https://www.evalua.cdmx.gob.mx/storage/app/media/DIES20/capitulo-1poblacion-y-territorio.pdf>

¹³ Véase graficas en Anexos.

1.2 LA CONFIGURACIÓN DE LA ZONA METROPOLITANA DEL VALLE DE MÉXICO (ZMVM)

De acuerdo con Hiernaux y Lindón (2004) la Zona Metropolitana del Valle de México (ZMVM) es un espacio urbano de complejos procesos que han fragmentado su territorio, constantes transformaciones, resultado de procesos económicos, políticos y demográficos. La expansión territorial y las desigualdades de carácter económico y sociales se han entrelazado para configurar el desarrollo histórico de la ZMVM. Su conformación es el reflejo de una historia de expansión territorial, industrialización acelerada, centralización y migración de diversas regiones.

Hasta 2005 era denominada como Zona Metropolitana de la Ciudad de México, además de ser definida como

“La extensión territorial que incluye a la unidad político-administrativa que contiene a la ciudad central, y a las unidades político-administrativas contiguas a ésta que tiene características urbanas, tales como sitios de trabajo o lugares de residencia de trabajadores dedicados a actividades no agrícolas y que mantienen una interrelación socioeconómica directa, constante e intensa con la ciudad central y viceversa” (Unikel en Mena, 2019, pág. 243)

Entre 1950 y 1980, la ZMVM comenzaba a experimentar el aumento de su población y su superficie, la Ciudad de México se configuraba como un núcleo central que concentraba servicios, industria, comercio y empleos, mientras que municipios colindantes del Estado de México y en una menor medida de Hidalgo comenzaban a experimentar un proceso de conurbación,¹⁴ e integrándose a la metrópolis.

Como expresa Mena (2019) para 1988 y con la llegada de Carlos Salinas de Gortari a la presidencia de México, se manifestó mediante el proyecto neoliberal en la ZMVM, políticas que dieron apertura a la inversión privada y reformas estructurales, que propiciarían la expansión urbana hacia la periferia, en otras palabras, implicó la presión sobre las

¹⁴ “Conjunto de varios núcleos urbanos inicialmente independientes y contiguos por sus márgenes, que al crecer acaban formando una unidad funcional.” RAE, 2014, Recuperado de: <https://dle.rae.es/conurbaci%C3%B3n>

comunidades ejidales y la elaboración de nuevos proyectos sobre creación de conjuntos urbanos, reflejados en la fragmentación espacial de la ZMVM.

De acuerdo con Mena “la ZMCM triplicó su población y superficie. Aproximadamente una tercera parte de sus habitantes se ubicaba en los municipios conurbados; la superficie del área urbana pasó de 117 km², en la primera fecha, a más de 1,000 km² en la segunda. Se inició la conurbación con el Estado de México, perfilándose lo que conocemos ahora” (2019, pág. 244)

El crecimiento urbano de la ZMVM ha estado estrechamente ligado con la llegada de personas originarias de regiones rurales con altos niveles de pobreza, se puede explicar en parte, por la incorporación de nuevos municipios, García afirma:

“se generó una concentración del PIB de apenas 0.2% del territorio a nivel nacional, lo cual sería motivo para atraer a quienes estaban en busca oportunidades para mejorar su economía, sin embargo, derivó un escenario de megalopolización caracterizado por la degradación de extensas áreas verdes y servicios.” (García en Mena, 2019, pág. 245)

La configuración actual de la ZMVM responde a factores estructurales de orientación a los procesos de urbanización y fragmentación entre la planeación y el gobierno. Para evidenciar cómo se ha manifestado la transformación y el crecimiento demográfico de la ZMVM a lo largo de los años, Mena (2019) señala que para 2005 la ZMVM abarcaba 59 municipios del Estado de México, 16 delegaciones del Distrito Federal y el municipio de Tizayuca del Estado de Hidalgo, “la región comprende 20,116, 842 pobladores y una superficie de 7,854 km²” (Sedesol-Conapo-INEGI, 2017 en Mena, 2019, pág. 245).

Para noviembre de 2024 el Consejo Nacional Población reportó que la ZMVM está conformada “16 alcaldías de la Ciudad de México, 45 municipios del estado de México y dos de Hidalgo”.¹⁵ Sin embargo, de acuerdo con datos oficiales de la Encuesta Origen-Destino

¹⁵ Consejo Nacional de Población, 2024, Recuperado de:
<https://www.gob.mx/conapo/articulos/centralizacion-de-la-zona-metropolitana-del-valle-de-mexico?idiom=es>

(INEGI, 2017) la ZMVM contaba con una población de aproximadamente 20 886 703 de habitantes.¹⁶

Tomando en cuenta los datos recabados por Mena (2019) e INEGI (2017), entre 2005 hasta 2017, es evidentemente que hubo un crecimiento demográfico significativo. Asimismo, el incremento de la población ha puesto en evidencia la limitada capacidad y gestión de los gobiernos para responder a las crecientes demandas sociales, mostrando como el fenómeno de la urbanización implica relaciones espaciales, económicas y políticas. La fragmentación entre gobierno, la falta de coordinación entre entidades y la presión sobre los recursos generan tensiones que requieren soluciones innovadoras e inmediatas que procuren garantizar una metrópoli funcional y equitativa.

Hiernaux y Lindón (2004) sostienen que analizar el proceso histórico de la Zona Metropolitana del Valle de México muestra como su conformación y expansión corresponden a procesos políticos, culturales y económicos que, en conjunto dan lugar a un espacio urbano fragmentado, desigual y con tensiones sociales. La conformación de la ZMVM, integrada por la Ciudad de México, municipios del Estado de México e Hidalgo, reflejan un entramado complejo, además de hacer visible la ausencia de una gestión que sea capaz de dar respuesta a los problemas que acentúan las brechas socioeconómicas, el crecimiento urbano desenfrenado y la falta de modelos de gestión urbana.

La historia de la ZMVM es un ejemplo de lo que Manuel Castells (1974) denomina metrópolis fragmentada, el resultado de la interacción entre centralización política y expansión desigual del capital. La ciudad concentra funciones y servicios, mientras que la periferia absorbe a la población con menor acceso a recursos. El crecimiento urbano hacia la periferia no fue planificado con una lógica de equilibrio territorial o social, sino bajo la presión de la demanda de vivienda y empleo. Por lo tanto, la ZMVM es el producto de la interacción entre urbanización acelerada, desigualdad y una falta de coordinación política, lo

¹⁶ Encuesta Origen-Destino, 2017, Recuperado de:
https://www.inegi.org.mx/contenidos/programas/eod/2017/doc/resultados_eod_2017.pdf

cual la convierte en un espacio que visibiliza las tensiones sociales que se expresan en acceso desigual a la vivienda, empleo, servicios, transporte y calidad de vida.

1.3 RECONFIGURACIÓN DEL TRANSPORTE PÚBLICO EN LA PERIFERIA A TRAVÉS DEL TIEMPO

La movilidad urbana en la Zona Metropolitana del Valle de México (ZMVM) y la modernización del transporte público han implicado una transformación estructural que abarca desde la planificación del espacio, políticas, dinámicas de movilidad, infraestructura, supervisión y organización. En este contexto, el transporte público, particularmente en la periferia, no sólo ha funcionado como un mecanismo de desplazamiento, también desempeña un papel que conecta con las zonas económicas que concentran diversas actividades y oportunidades.

En el presente subcapítulo se opta por centrar el análisis en periodos relativamente recientes. Esta decisión corresponde a la relevancia de los procesos que han configurado la movilidad en la ciudad en las últimas décadas. Concentrarse en estos años permite examinar de manera más directa los cambios y sucesos contemporáneos de la urbanización y movilidad. En general los medios de transporte en México han tenido raíces en formas tradicionales de movilidad que responden a las necesidades económicas y sociales de cada época. Desde desplazamientos a través de caminos que conectaban con los principales centros urbanos, realizados a pie o mediante el uso de carretas tiradas por animales de carga, la introducción del ferrocarril y tranvías eléctricos hasta lo que actualmente conocemos como metro, combis y automóviles.

La urbanización de la Ciudad de México y su expansión hacia la periferia generaron una creciente demanda de movilidad. De acuerdo con Martínez (2018) el transporte concesionado tiene sus orígenes desde la competencia que surgió entre los años 1917 y 1946 de tranvías y camiones, misma forma de operación que respondía a atender la demanda de movilidad. Esta competencia fue derivada de la demanda de tranvías que tuvieran la capacidad de operar y responder a las necesidades de movilidad de los ciudadanos, más allá de ser una disputa técnica, el proceso de expansión de la ciudad y la búsqueda de un transporte flexible favoreció la introducción de camiones (autobuses colectivos).

Además, Navarro sostiene que el uso de camiones resultaba “favorable y preferible respecto a otros esquemas como el tranvía o ferrocarril, debido a la poca inversión en materia de vialidad y a la flexibilidad que el esquema respondía a los requerimientos de una urbe en expansión hacia su periferia”. (Navarro en Martínez, 2018, pág. 185)

Martínez (2018) menciona que el servicio de transporte comenzó a ser regulado por el gobierno, a través de permisos, una concesión que le otorgaba a los camioneros el derecho de prestar un servicio y responsabilizarse del mismo, haciendo recorridos en entornos demográficos específicos, reconociendo rutas trazadas. Este servicio se convertiría en esencial y básico, mismo que atendería las necesidades de traslado de miles de personas.

De acuerdo con el portal de información de la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes (2022) a partir de la década de los sesenta, la ciudad experimentó un contexto de estabilidad económica, acompañado por el crecimiento de la clase media y la introducción de automóviles modernos, adquiridos por aquellos sectores que contaban con los recursos para satisfacer sus necesidades de movilidad

“La llegada de estos taxis en la segunda mitad de los años sesenta impactó la forma de moverse, en nuevas rutas, dentro de la ciudad. Al cobrar un peso por cada pasajero se les llamó “peseros”. Empleaban al inicio grandes vehículos Ford o Dodge V8 unas auténticas “lanchas” con una capacidad de hasta 6 pasajeros. Pronto, evolucionarían en otro tipo de transporte: la combi.”¹⁷

El portal del Gobierno de la Ciudad de México (2022) destaca que la ciudad continuaba enfrentando el desafío de responder a la creciente demanda de transporte generada por el acelerado crecimiento de la metrópoli. Posteriormente se comenzaría con la planificación y construcción del Sistema de Transporte Colectivo Metro (STC). Es hasta el 4 de septiembre de 1969, durante el gobierno de Gustavo Díaz Ordaz, que se inaugura la Línea 1 del Metro

¹⁷ Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes. 2022. Gobierno de México. Recuperado de: <https://elmirador.sct.gob.mx/sobre-ruedas/la-evolucion-de-los-transportes-en-la-ciudad-de-mexico-iii>

con 16 estaciones y una longitud de 12.660 km¹⁸; esto representó un paso gigante de modernización para los procesos de movilidad en la ciudad. La planificación y expansión del Metro continuó a lo largo de la historia, hasta consolidarse en la actualidad con 12 líneas que conectan diversos puntos estratégicos de la ciudad y facilitan el acceso a los habitantes de la periferia. La línea más reciente, la Línea 12, cuenta con 20 estaciones y recorre 25.1 km, habiendo sido inaugurada el 30 de octubre de 2012.¹⁹

Por otro lado, las formas de movilidad de quienes habitan la periferia quedaron en manos de actores privados, poco regulados. Esto produjo un fenómeno de desigualdad debido a que el acceso a transportes masivos, eficientes y económicos permanecieron centrados en la ciudad, mientras la periferia dependía de medios mucho más inseguros, costosos y de largos trayectos para llegar a su lugar de destino.

Sin embargo, la expansión urbana no se detenía y evidenció como el metro aun resultaba insuficiente para atender la creciente demanda de la población. El resultado fue la incorporación taxis colectivos. Martínez (2018) señala que, en paralelo el transporte concesionado adquirió fuerza gracias al surgimiento de rutas impulsadas por organizaciones populares, sindicatos y centrales obreras vinculadas al PRI (partido político dominante de la época), como la Coalición de Agrupaciones de Taxistas del D.F. Los dirigentes de estas agrupaciones no solo administraban las concesiones, sino que acumulaban poder político al obtener cargos de representación, respaldados por una amplia base de afiliados.

Martínez (2018) argumenta que entre 1981 y 1995 comienza una nueva expansión desmedida de transporte público, desde microbuses, combis y taxis. Este cambio representaría el negocio del transporte público como una actividad rentable, pero un retroceso en la planeación y calidad.

“En 1987 comenzaron a circular por las calles de la Ciudad de México, camiones de pasajeros de menores dimensiones a los existentes, que la población bautizó como “microbuses”. Podían transportar hasta poco más de 20 pasajeros. Con la quiebra de

¹⁸ Recuperado de: <https://www.metro.cdmx.gob.mx/cronologia-del-metro>

¹⁹ Recuperado de: <https://www.metro.cdmx.gob.mx/cronologia-del-metro>

la empresa Autotransportes Urbanos de Pasajeros Ruta 100 en 1995, las combis y microbuses se erigieron como los principales medios de transporte terrestre en la capital del país”²⁰ (Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes. 2022, pág. 3)

Se puede destacar que un rasgo particular de la incorporación de microbuses y combis fue debido a su adaptabilidad a la compleja viabilidad de la Ciudad de México, al ser de tamaños compactos les permitía circular entre avenida y calles estrechas o de difícil acceso. En este sentido, la llamada modernización del transporte se tradujo en un incremento de unidades, configurando el sistema de movilidad, además el crecimiento acelerado de la ZMVM, los problemas de movilidad comenzaron a ser reconocidos como un factor crítico en la calidad de vida de millones de personas.

La Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes (2022) sostiene que, para este contexto, surgieron proyectos de transporte masivos para la periferia, como el Metrobús aunque inicialmente era pensado para la Ciudad de México, pero su expansión generó expectativas de integración metropolitana. El Estado de México que buscó responder a la demanda en corredores periféricos como Ecatepec, Tecámac y Nezahualcóyotl a través del Mexibús. Asimismo, el Trolebús y Tren Suburbano con el objetivo de conectar la periferia norte con la ciudad central, intentos de integración metropolitana.

“El Tren Suburbano es otro de los herederos de aquellos primeros tranvías eléctricos que maravillaron a los capitalinos por su comodidad y rapidez en su desplazamiento. Con 27 kilómetros de extensión el Suburbano del Valle de México fue inaugurado el 7 de mayo de 2008 con un recorrido que va de las estaciones de Buenavista a Cuautitlán, en el estado de México.” (Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes. 2022, pág. 4)

El transporte público no solo funciona como un medio de desplazamiento, sino también como un espacio de interacción cotidiana, como una estructura funcional e integrada por quienes sostiene la actividad económica de una parte del país. Organizado en diversas modalidades y desempeñando un papel clave en la reconfiguración del espacio urbano de la ZMVM.

²⁰ Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes. 2022. Gobierno de México. Recuperado de: <https://elmirador.sct.gob.mx/sobre-ruedas/la-evolucion-de-los-transportes-en-la-ciudad-de-mexico-iii>

En conclusión, el principal desafío radica en la limitada coordinación intergubernamental entre la Ciudad de México, el Estado de México e Hidalgo. La movilidad en la ZMVM refleja una cobertura insuficiente y desigual, afectando principalmente a quienes residen en la periferia, ya que son ellos quienes deben invertir más tiempo y recursos económicos en sus traslados cotidianos. La expansión del metro y proyectos como el tren suburbano o Mexibús podrían visualizarse como intentos de integración para quienes habitan en la periferia, sin embargo, estos esfuerzos siguen siendo limitados e ineficientes.

CAPÍTULO 2. MOVILIDAD URBANA, LA PRODUCCIÓN DEL ESPACIO E IMPACTOS

2.1 MOVILIDAD URBANA

De acuerdo con Pérez (1990) la movilidad urbana puede ser definida como el conjunto cotidiano de prácticas de desplazamiento que realizan las personas dentro de las ciudades, ya sea a través de diversos medios de transporte e incluso a pie.

Asimismo, Aguirre (2017) plantea, la movilidad urbana constituye como una práctica social cotidiana que estructura la manera en que los individuos interactúan con el espacio urbano, en como acceden a recursos, establecen relaciones sociales y reproducen sus condiciones de vida; no se trata de una simple cuestión de desplazamiento de un lugar a otro, sino de un fenómeno social complejo y multifactorial, atravesado por relaciones de poder, configuraciones espaciales y diversas implicaciones económicas, sociales y culturales.

En este sentido, el transporte público no debe entenderse únicamente como un medio de desplazamiento, sino como una herramienta estratégica que posibilita el acceso de la población a oportunidades y derechos fundamentales en el entorno urbano.

Es crucial reconocer que la movilidad urbana no solo constituye un fenómeno estático, es decir y de acuerdo con Pérez (1990) es un proceso dinámico y de reconfiguración. Para su análisis se deben considerar factores como el sistema de transporte disponible, recursos económicos, tiempo, el lugar de origen y el destino, como se organiza la ciudad y la distribución de los recursos, entre otros elementos.

Históricamente, la movilidad urbana se ha intensificado en la medida en que la ciudad se ha consolidado como un centro de producción, consumo y acumulación de capital. Este proceso ha generado la necesidad de desplazamiento de un gran volumen de población que habitan en la periferia.

En este sentido, Pérez (1990) sostiene que el tema de movilidad urbana puede ser entendido desde un conjunto de prácticas y sistemas que posibilitan el desplazamiento en la ciudad, sin embargo, es un fenómeno mucho más complejo que está vinculado a las transformaciones socioeconómicas, culturales y políticas. Asimismo, la movilidad urbana enfrenta retos que

no solo se limitan a la infraestructura o al transporte público, sino que también puede abarcar dimensiones ambientales, de salud pública y de regulación, por lo tanto, se revela que la movilidad requiere una mirada sociológica que reconozca estos factores.

En este sentido, la movilidad urbana se enfrenta a retos asociados con la cobertura y calidad del transporte público, la eficiencia de infraestructura vial, así como problemáticas, impactos y limitaciones de tránsito, además estos desafíos también responden a cuestiones que inciden con prácticas cotidianas de desplazamiento, siendo así una de las expresiones más visibles de las tensiones y desigualdades propias que emergen en la metrópolis.

De acuerdo con la Encuesta Origen-Destino realizada en la ZMVM²¹ se estima que solo el 53.2% de hogares cuenta con un vehículo privado, mientras que el 46.8% no; por otro lado, con base al Índice de Movilidad Urbana (IMU)²² en México que responde a la estimación sobre el uso de un vehículo privado, reconoce que se caracteriza principalmente para viajes de únicamente de una a dos personas. Esto no corresponde a una decisión individual, sino a un conjunto de factores, pese a que puede ser más eficiente un auto particular en términos de espacio y comodidad o hasta en un símbolo de estatus, existe una dimensional social que no les permite a todos gozar de ese privilegio.

En contraposición, el transporte público ha sido socialmente asociado con ineficiencia, inseguridad e incomodidad. Esta percepción se ve respaldada por los datos de la Encuesta Nacional de Victimización y Percepción sobre Seguridad Pública (ENVIPE) publicada en 2024, en donde los indicadores demuestran que un gran porcentaje de la población ha sido víctima de algún robo en la vía pública y en el transporte público.²³

²¹ INEGI. (2017). Encuesta Origen-Destino en hogares de la Zona Metropolitana del Valle del México. Recuperado el 11 de junio de 2025, de: https://www.inegi.org.mx/contenidos/programas/eod/2017/doc/resultados_eod_2017.pdf

²² IMU (2019) Recuperado de: <https://imco.org.mx/indices/indice-de-movilidad-urbana/>

²³ “Durante 2023, se cometieron 6.1 millones de robos o asaltos en la calle o en el transporte público, lo cual representa una tasa de 6 526 robos por cada 100 000 habitantes” ENVIPE, 2024, pág. 31. Recuperado de: <https://www.inegi.org.mx/programas/envipe/2024/>

De igual importancia, el tema sobre movilidad urbana se encuentra en constante transformación, esto de acuerdo con las necesidades de desplazamiento de la población. Por lo tanto, se entiende a la movilidad como una necesidad fundamental que se refleja en una práctica básica que les permite a las personas integrarse a la vida social y económica de la ciudad, mismas que responden a sus necesidades.

Por lo que, Aguirre (2017) afirma, en el contexto de las ciudades contemporáneas, caracterizadas por un elevado flujo de personas, mercancías y un crecimiento urbano que centraliza las actividades económicas, así como servicios básicos en una sola ciudad, empuja a quienes habitan lejos de estos espacios a desplazamientos en busca de acceder a ellos. En este sentido, el uso de medios de transporte ya sea mediante vehículos privados, a los que solo un porcentaje reducido de la población puede acceder (como se mencionó anteriormente), o mediante transporte público, utilizado por la mayoría, resulta indispensable que sean espacios adecuados y eficientes, capaces de satisfacer las necesidades básicas de sus usuarios. Pero ¿Qué sucede cuando el sistema de transporte público es ineficiente?, se convierte en un problema que opera como una barrera significativa, enfrentándose a situaciones que podrían poner en riesgo su bienestar.

Por el contrario, para la presente investigación la movilidad urbana no solo se refiere a un medio para conectar puntos en el espacio, origen-destino, sino un fenómeno que expresa un problema más complejo, que reproduce tensiones en la vida urbana y principalmente en quienes hacen uso cotidiano de transporte público.

2.2 ESPACIO, CENTRALIDAD Y MOVILIDAD

El análisis de movilidad urbana no puede reducirse a una visión meramente técnica, por el contrario, resulta indispensable comprenderla como un fenómeno social complejo, atravesado por dinámicas de poder y estructurales. Es necesario apoyarse de algunas teorías para construir un marco fundamental que permita el análisis de la movilidad urbana como parte de la organización en el espacio urbano.

De acuerdo con Lefebvre (2013) el espacio no debe concebirse como pasivo o vacío, sino como el producto que surge de relaciones materiales, desde económicas, políticas y simbólicas, así como las prácticas cotidianas de quienes lo habitan. Por lo tanto, el espacio no se produce de manera aislada; se encuentra entre relaciones de producción y fuerzas productivas. Cada sociedad produce su espacio, además subraya que su producción responde a la lógica del modo de producción dominante, al del capital.

Lefebvre sustenta su teoría a través de la distinción entre espacio concebido, espacio vivido y espacio percibido. Para comprender la propuesta de Lefebvre, Baringo lo resume de la siguiente manera:

El espacio concebido se trata de “representarse en forma de mapas, planos técnicos, memorias, discursos, [...] Conceptualizado por los “especialistas” urbanistas, arquitectos, sociólogos, geógrafos o cualquier otra rama de la ciencia-, es el espacio dominante en las sociedades y está directamente ligado con las relaciones de producción existentes en una sociedad y al orden en el que estas relaciones se imponen. Este espacio está compuesto por signos, códigos y jergas específicas usadas y producidas por estos especialistas [...] En cuanto al espacio vivido sostiene “Es el espacio experimentado directamente por sus habitantes y usuarios a través de una compleja amalgama de símbolos e imágenes. Es un espacio que supera al espacio físico, ya que la gente hace un uso simbólico de los objetos que lo componen. Este es también un espacio evasivo ya que la imaginación humana busca cambiarlo y apropiarlo. [...] Y acerca del espacio percibido, señala que “para Lefebvre el principal secreto del espacio de cada sociedad y está directamente relacionado con la percepción que la gente tiene de él con respecto a su uso cotidiano” (Baringo, 2023, pág. 124)

Desde la teoría de Lefebvre (2013) y apoyándonos de la explicación de Baringo (2023), la movilidad urbana no es únicamente un asunto de infraestructura, sino también una práctica social inscrita en la producción del espacio. Considero, por ejemplo, el espacio concebido en relación con la planificación técnica, las políticas urbanas y la infraestructura del transporte público, automóviles o carreteras, todas concebidas por los especialistas, arquitectos, empresas o gobiernos que definen como se organiza la ciudad, el espacio en el cual se llevan a cabo los desplazamientos cotidianos de las personas que se trasladan de su lugar origen a su destino.

Por otro lado, el espacio vivido, es decir, la experiencia simbólica que cada persona le da y construye en su interacción con el entorno en el que todos los días se desplazan. La forma en que se viven experiencias en el transporte público, la apropiación de espacios y lo que simbolizan para cada usuario.

Asimismo, el espacio percibido desde los usos cotidianos que cada persona les da, por ejemplo, ya sea para llegar al trabajo, escuela, hospital o cualquier otro destino, desplazamientos, recorridos y formas de habitar estos espacios.

En consecuencia, la propuesta de Lefebvre (2013) permite comprender la movilidad urbana desde una perspectiva mucho más completa. La distinción entre espacios es crucial, desde el espacio concebido que se centra en proyectos o infraestructura a raíz de indicadores de eficiencia o productividad en beneficio del capital. En cuanto al espacio vivido, en donde cada usuario experimenta el transporte público y sus recorridos desde dimensiones con cargas simbólicas. La teoría ofrece un marco amplio de análisis; la movilidad se expresa desde el espacio urbano, en cómo se organiza, se experimenta, se construye y se distribuye, no en un simple desplazamiento de un punto a otro.

Ahora bien, para profundizar en el análisis sobre movilidad es pertinente retomar términos desarrollados en los estudios urbanos, entre ellos el término “centralidad”. Como señalan Vecslir y Blanco (2023) este término hace referencia a aquellos espacios en los que se concentran actividades económicas, comerciales, culturales, de salud, educativas y recreativas, mismas que poseen la capacidad de atraer a personas que se encuentran fuera de

estos espacios, es decir más allá de su alcance inmediato. Estas centralidades son espacios en los que convergen servicios, empleos y oportunidades, además de tener impacto directo sobre la movilidad urbana y en los procesos de producción del espacio.

El concepto de centralidad se vincula con la movilidad urbana, al producir flujos diarios desde la periferia hacia las zonas que han centralizado diversas actividades económicas y culturales, revelando la dependencia espacial de quienes habitan en la periferia. En términos sociológicos, este fenómeno reproduce jerarquías urbanas, mientras que algunos sectores gozan de proximidad, otros deben adaptarse a espacios, aunque accesibles, también representan simbólicamente su exclusión de la vida urbana.

En cuanto, a la reflexión entre centralidad y espacio, Lefebvre afirma que “la centralidad es una forma en sí misma vacía, pero que apela a un contenido: objetos, seres naturales o artificiales, cosas, productos y obras, signos y símbolos, gentes, actos, situaciones” (Lefebvre 2013, pág. 366 en Vecslir y Blanco 2023). En otras palabras, la centralidad se produce a través de prácticas sociales, usos, símbolos, la forma en que se habitan y como se resignifican. De este modo, se deja de entender a la centralidad como una categoría geográfica, y se concibe como un fenómeno social que interactúa con otros fenómenos sociales.

La teoría de la producción del espacio de Lefebvre (2013) permite comprender la movilidad urbana desde una visión que revela la tensión entre la ciudad planificada por los intereses del capital y la ciudad habitada por quienes la resignifican desde su cotidianidad.

Por otro lado, el concepto de centralidad refuerza este análisis al mostrar cómo ciertos espacios concentran las oportunidades y recursos, impactando en los métodos de movilidad urbana, mismos que serán analizados detalladamente en el siguiente capítulo. Dicho de otra manera y reforzando todo lo anterior, la movilidad puede funcionar como un indicador que determina como es el acceso a las oportunidades que emergen en los espacios que concentran las actividades de producción, de cultura y servicios en las ciudades.

2.3 DERECHO A LA CIUDAD

En el presente capítulo se retomará el concepto de derecho a la ciudad propuesto por Henri Lefebvre (1978). Resulta fundamental reconocer que, para comprender el estudio de la movilidad urbana resulta pertinente repensarla como una cuestión relacionada con el derecho colectivo de habitar y transformar el espacio urbano.

El capítulo anterior explica como la producción del espacio, entendida para este caso a través de la ciudad, puede beneficiar a un solo sector de la población, debido a que se ha producido de acuerdo los intereses del capital, por lo tanto, obedece a favorecer solo una minoría. Lefebvre advertía la importancia de recuperar el control sobre los procesos urbanos y evitar que el capital continuara apropiándose de ellos, así hacer de la ciudad un espacio de creación colectiva. Por lo tanto, el derecho a la ciudad nace como una propuesta política y utópica que habilita la posibilidad de participación colectiva para la producción y transformación del espacio.

Es importante destacar la manera en que Lefebvre concibe a la ciudad, pues ello permite comprender el origen de su propuesta. Como señala “la ciudad históricamente formada se deja de vivir, se deja de aprehender prácticamente, y queda sólo como objeto de consumo cultural para turistas y para el esteticismo,²⁴ ávidos de espectáculos y de lo pintoresco. Incluso para los que buscan comprenderla cálidamente, la ciudad está muerta.” (Lefebvre, 1978, pp. 124-125)

En este marco, el concepto de derecho a la ciudad refiere de acuerdo con Lefebvre a

“no puede concebirse como un simple derecho de visita o retorno hacia las ciudades tradicionales. Solo puede formularse como derecho a la vida urbana, transformada, renovada. [...] Ello supone una teoría integral de la ciudad y la sociedad urbana que utilice los recursos de la ciencia y del arte. Únicamente la clase obrera puede convertirse en agente, vehículo o apoyo social de esta realización.” (Lefebvre, 1978, pp. 138-139)

²⁴ “Actitud de valoración de la sobras literarias y artísticas que antepone la belleza a cualquier otro aspecto”. Recuperado de: <https://dle.rae.es/esteticismo>

Llevar la visión de Lefebvre (1978) al tema de movilidad urbana, implica pensar en cómo hacer que el transporte se convierta en un espacio de encuentro, interacción y participación colectiva que favorezcan el acceso a los espacios urbanos.

En cuanto a la propuesta de David Harvey (2013), retoma el planteamiento de Lefebvre (1978) para actualizarlo. El derecho a la ciudad no solo como un reclamo al acceso a los espacios urbanos, sino como una demanda a la transformación de estos y las relaciones sociales que se manifiestan. La ciudad entendida como un espacio colectivo, donde los habitantes no solo consuman servicios, sino que tengan la oportunidad de participar activamente en la producción y formas de habitar los centros urbanos. En Ciudades rebeldes, Harvey (2013) plantea el derecho a la ciudad no meramente como un derecho de habitarla, sino de transformarla, insistiendo en el postulado de Lefebvre, entendido como un derecho colectivo que surge de un proceso social en el que interviene múltiples actores, sin embargo, estos han obedecido al interés del capital.

Harvey sostiene que el “derecho a la ciudad es por tanto mucho más que un derecho de acceso individual o colectivo a los recursos que esta almacena o protege; es un derecho a cambiar y reinventar la ciudad de acuerdo con nuestros deseos. Es, además, un derecho más colectivo que individual, ya que la reinención de la ciudad depende inevitablemente del ejercicio de un poder colectivo sobre el proceso de urbanización.” (Harvey, 2013, pág.20)

Si lo aplicamos a al tema de movilidad, implica repensar en el funcionamiento del sistema de transporte, no directamente como un simple medio para desplazarse de un lugar a otro, sino orientado al uso y bienestar colectivo, reconociendo que cada trayecto cotidiano es la expresión de una disputa que engloba diversos pero similares contextos de movilidad, evitando caer en una simple cuestión de infraestructura, sino de identificar y reconocer experiencias cotidianas y disputas por la movilidad de miles de usuarios de transporte público.

En definitiva, en la ZMVM la movilidad diaria de quienes habitan en la periferia puede ser entendida como una disputa por el derecho a la ciudad, en la medida en que deben negociar

entre su tiempo, riesgos y recursos para poder acceder a las oportunidades y necesidades concentradas en la ciudad. El derecho de la población a desplazarse con dignidad y seguridad queda subordinado a la lógica del capital, favoreciendo intereses económicos y políticos.

CAPÍTULO 3. ESTUDIO DE CASO: EL TRANSPORTE PÚBLICO DE LA RUTA IXTAPALUCA A LA CIUDAD DE MÉXICO



25

Título: Caminar entre desconocidos



Título: Rutas y destinos

²⁵ Fotografías tomadas por la autora de la presente investigación en el paradero de Santa Martha Acatitla y Chalco

3.1 ASPECTOS METODOLÓGICOS

La presente investigación adopta un enfoque cualitativo con énfasis en el método etnográfico.²⁶ Se optó por este enfoque, debido a que es un estudio de caso y ello permitirá conocer y comprender, a partir de la experiencia directa de los usuarios, el contexto de movilidad cotidiana al que se enfrentan al utilizar el transporte público de la ruta de Ixtapaluca a la Ciudad de México, así como los impactos que se generan en su calidad de vida.

Una investigación orientada a documentar y reflexionar sobre un fenómeno social complejo que se manifiesta en prácticas cotidianas de movilidad urbana. Para la recolección de datos e información se hizo uso de métodos y técnicas de investigación, se ejecutaron dos técnicas complementarias: entrevistas de relato de vida²⁷ semiestructuradas y análisis documental. Se aplicó una entrevista a dos usuarios habituales de transporte público que residan en Ixtapaluca y viajen a la Ciudad de México, para así profundizar en sus experiencias cotidianas. Se optó por entrevistas de relato de vida debido a su enfoque para reconstruir de manera detallada la experiencia de los participantes respecto a su uso en el transporte público. La entrevista será de carácter semiestructurado, combinando preguntas abiertas con la posibilidad de que los participantes organicen libremente su relato, priorizando situaciones que consideren más significativas.

Para el análisis documental se revisaron fuentes secundarias de información como estadísticas, fotografías, informes, quejas, experiencias y artículos referentes al tema.

La aplicación de entrevistas, el registro de observaciones y la revisión documental enriquecerían el trabajo con información concreta y significativa.

²⁶ La etnografía es una concepción y práctica de conocimiento que se orienta a interpretar los fenómenos sociales tal como los perciben y experimentan quienes forman parte de ellos, considerados actores o sujetos sociales. (Guber, 2001)

²⁷ Las entrevistas de relato de vida funcionan como espacios de construcción narrativa, en los que las personas entrevistadas expresan el significado que le otorgan a sus vivencias, su historia personal y como perciben y explican su realidad. (Guber, 2001)

Delimitaciones:

Delimitación Temporal

- Período de investigación: Del 28 de mayo de 2025 al 19 de septiembre de 2025.
- Aplicación de entrevistas: La primera entrevista se realizó el día 25 de julio de 2025 a las 2:14 pm en una cafetería y la segunda entrevista se realizó el día 19 de agosto de 2025 a las 9 am, a través de la plataforma digital Zoom.

La aplicación de entrevistas se realizó de manera presencial y virtual, en fechas y lugares previamente acordados con cada participante, procurando un ambiente adecuado que favorezca la reflexión y garantice la privacidad al compartir sus experiencias cotidianas. Las sesiones fueron grabadas en audio, únicamente con el consentimiento previo de los entrevistados, con el propósito de contar con registros que permitan su transcripción y un análisis detallado de la información recabada. Una de las entrevistas se realizó de manera virtual a petición del participante debido a la dificultad de horarios para poder acordar un día y realizar una cita de forma presencial.

Delimitación Espacial

Esta investigación se delimitó en la ruta de Ixtapaluca a la Ciudad de México.

Características de los informantes

Los participantes fueron seleccionados con base en las siguientes características:

- **Perfil:**
 - Ser residente de Ixtapaluca, Estado de México.
 - Usar transporte público hacia la Ciudad de México al menos más de 4 veces por semana.
- **Edad:** Tener entre 18 a 40 años.
- **Género:** Indistinto.

3.2 ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN DE INFORMACIÓN

Se llevaron a cabo dos entrevistas para este estudio de caso, cada una de manera individual y en una sola sesión por entrevista. La primera entrevista se realizó de manera presencial, el día 25 de julio de 2025, iniciando a las 2:14 pm, con una duración aproximadamente de una hora y media. El participante se identificó con el género masculino. La segunda entrevista se realizó el día 19 de agosto de 2025, iniciando a las 9 am, a petición de la participante la sesión fue a través de la plataforma Zoom, quien se identificó con el género femenino. Para salvaguardar la privacidad y anonimato de los participantes se les asignó un seudónimo para identificarlos. La cita para realizar cada una de las entrevistas se puso a disposición de cada participante (día, hora y ubicación).

La primera entrevista inició puntualmente y de manera respetuosa, de modo que el participante se sintiera cómodo y en confianza al explicarle que toda la información proporcionada sería usada de manera anónima y con fines académicos, además de pedirle su autorización para grabar la sesión. Notablemente el participante fue adquiriendo más confianza conforme la sesión iba avanzando. Durante la sesión surgieron algunas preguntas no contempladas en el guion inicial, las cuales contribuyeron a enriquecer la obtención de información y a generar un ambiente de mayor confianza para el participante.

Para la segunda entrevista, la sesión se llevó a cabo a través de la plataforma digital Zoom, esto a petición de la participante. La entrevista inició puntualmente y de manera respetuosa, se le explico a la participante la dinámica y se le consulto su autorización para grabar la sesión, asegurándole que toda la información proporcionada solo sería usada con fines académicos. El ambiente de la sesión fue cooperativo, las respuestas de la participante reflejaron confianza y compromiso con el tema abordado.

El guion de la entrevista se estructuró en seis bloques temáticos, con un total de 29 preguntas abiertas.²⁸ A continuación, se describirá brevemente lo que se pretende explorar en cada bloque y por cada uno se realizará el análisis:

²⁸ Véase en anexos.

Bloque 1: Datos de los participantes

Este bloque recopila información sociodemográfica que permite contextualizar el perfil de los entrevistados, considerando variables como su edad, género y lugar de residencia, que son fundamentales para identificar su condición geográfica y social, asimismo entender cómo es su contexto de movilidad.

Bloque 2: Trayectoria personal y laboral o académica

Este apartado tiene el propósito de explorar en la trayectoria ocupacional de los participantes. Las preguntas se orientan a conocer su actividad cotidiana, ya sea si estudian o trabajan. Esta información permite comprender el contexto de movilidad y de vida de cada participante.

Bloque 3. Experiencia cotidiana de traslado

Explora de manera detallada las prácticas y condiciones del transporte utilizado diariamente, busca entender la experiencia cotidiana de los participantes al trasladarse. Las preguntas profundizan en aspectos como las condiciones de los medios de transporte, tiempos y vivencias significativas.

Bloque 4. Impactos en la calidad de vida de los usuarios

En este bloque se analiza el contexto de movilidad a través de la narración de experiencias que se dimensionan en repercusiones físicas, salud mental, relaciones sociales y economía personal. Aquí se intenta evidenciar cómo las condiciones del transporte público indican al impactar en la calidad de vida de los participantes y en la reproducción de desigualdades sociales.

Bloque 5. Reconocimiento de la situación

Aquí se examina el nivel de conciencia y percepción de los participantes sobre el papel de las autoridades respecto a las problemáticas que mencionaron en el bloque anterior, así como indagar si han recurrido a mecanismos de denuncia o participación ciudadana con respecto al contexto de movilidad que experimentan cotidianamente.

Bloque 6. Percepción de los usuarios y reflexión final

Este último bloque recoge valoraciones y propuestas desde la perspectiva de los participantes, así como reflexiones finales que puedan aportar una visión crítica sobre movilidad. Las preguntas se orientan a conocer las propuestas de los participantes y darles la oportunidad de compartir algún aspecto significativo que no se haya abordado en los bloques anteriores.

A continuación, se presenta el análisis por bloque. Los fragmentos utilizados para la interpretación de cada respuesta, se pueden ver en anexos, junto con las entrevistas completas.

Durante el desarrollo de las sesiones, el ambiente fue cordial y cooperativo, lo que permitió una participación activa. Las respuestas obtenidas reflejaron compromiso con el tema abordado, enriqueciendo significativamente los hallazgos para esta investigación. Los resultados obtenidos son clave para el análisis cualitativo posterior.²⁹

Participante	Edad	Género	Ocupación	Origen
Carlos	35	Masculino	Mesero	Ixtapaluca
Magali	24	Femenino	Estudiante	Ixtapaluca

A fin de mantener la privacidad y seguridad de ambos participantes, se le asignó un nombre ficticio a cada uno. Como se puede observar en la tabla anterior los entrevistados cumplen con el perfil solicitado para la presente investigación. Las características individuales se detallan a continuación:

1. “Carlos” se identifica con el género masculino, originario de Ixtapaluca, tiene 35 años y actualmente trabaja como mesero en un restaurante.
2. “Magali” se identifica con el género femenino, originaria de Ixtapaluca, tiene 24 años y actualmente su única ocupación es acudir a la universidad.

²⁹ Véase en anexos.

Bloque 2. Trayectoria personal y laboral o académica

Carlos pertenece al sector laboral de restaurante, esto lo expone a largas jornadas de un trabajo de pie: “Atiendo un restaurante” (*Carlos, 35 años, masculino*).

El caso de Magali, al ser estudiante, el traslado no afecta tanto su estado físico, pues está sentada en el salón, sin embargo, el cansancio del trayecto puede afectar su concentración en clase. “Solo estudio” (*Magali, 24 años, femenino*).

En ambos casos la movilidad no solo representa desplazamientos, sino también una práctica simbólica: es un puente para acceder a oportunidades que puedan satisfacer sus necesidades, pero estas mismas se pueden ver limitadas por el contexto de movilidad.

Bloque 3. Experiencia cotidiana de traslado

11. ¿En qué condiciones físicas se encuentran los medios de transporte que utilizas?

(*Carlos, 35 años, masculino*):

“Son variables, unos están en buenas condiciones y otros son muy inseguros, ha habido ocasiones donde no tiene pasamanos o ya se están rompiendo, a veces el chofer no es muy cortés, cobra de más y hay que estar atento a eso, mientras que la carretera tiene demasiados baches y hay mucho tráfico, y permanezco atorado sin moverme durante bastantes minutos, mientras que el chofer pues no busca rutas alternas o va pasando el pasaje hasta que se llene la unidad y eso retrasa la llegada a mi destino”

La respuesta de Carlos revela que la movilidad desde la periferia hasta la ciudad está marcada por tensiones sociales, espaciales y económicas. Harvey (2013) enfatiza que el derecho a la ciudad es colectivo, sin embargo, las condiciones narradas por Carlos reflejan que la planificación urbana y la gestión del transporte priorizan intereses económicos sobre los derechos de los usuarios, limitando la participación y el acceso equitativo. Su relato muestra que el derecho a la ciudad y la movilidad digna están condicionados, donde los usuarios periféricos enfrentan desventajas significativas.

14. ¿Cómo es un día cotidiano de tu traslado desde que sales de tu casa hasta que llegas a tu trabajo/escuela?

(Magali, 24 años, femenino):

“Pues tengo 2 rutas, la primera es un poco más larga y la segunda puede ser corta, pero es más cara. Pues lo que hago es esperar un camión que venga vacío, en el cual pueda sentarme porque tengo la espalda lástima debido a lo mismo de tener que viajar en transporte público. Me ha tocado combis que van sin respaldo en los asientos y prefiero esperarme a alguno con asientos, con respaldos en buenas condiciones para así evitar que más tarde me sienta mal con respecto a mi espalda. En el caso de los asientos, prefiero irme sentada en los asientos que están en la parte de atrás a sentarme en las laterales, porque cuando te sientas en las laterales las personas suelen empujarte y van de mal humor y se hace un conflicto entre personas en el transporte público. Y después de que subo a la combi suelo ponerme en mis audífonos y dormirme durante el recorrido”

La respuesta de Magali demuestra que la movilidad no es solo un desplazamiento, sino que es un proceso planificado y estratégico, al evaluar rutas según el tiempo, costo, condiciones en las que se encuentra el medio de transporte, también deja en evidencia como estas condiciones han incidido directamente en su salud física, en este caso, su espalda, la necesidad de adaptarse y gestionar el espacio. Desde la propuesta de Lefebvre (2013) acerca del espacio vivido, Magali lo resignifica a través de sus decisiones, la espera de unidades vacías, la elección de asientos, el uso de audífonos y un momento para poder dormir. El transporte se convierte en un espacio de manejo personal y simbólico dentro de la ciudad, refleja cómo los usuarios de transporte público deben adaptarse y negociar con las condiciones existentes.

16. ¿Qué es lo más difícil o cansado de tu trayecto?

(Carlos, 35 años, masculino):

“Los transbordos, porque no puedes simplemente ir en un solo transporte y que te lleve directo a tu trabajo mientras uno hace otras actividades sentado o puede tomar una siesta,

sino que hay que estar alerta de baches, choques y la parte insegura, donde hay que estar alerta por si alguna persona con malas intenciones se suba a la unidad”

Carlos destaca la fragmentación urbana y la desigualdad territorial, la periferia requiere diversos medios de transporte para acceder a la ciudad central, obligando a los usuarios a invertir tiempo y energía extra. De acuerdo con Lefebvre (2013) el espacio concebido en este contexto evidencia como la planificación de rutas y de transporte no permiten trayectos directos, evidenciando cómo el diseño urbano responde más a intereses económicos que sociales. El espacio percibido desde la inseguridad que refleja como la experiencia cotidiana de movilidad depende del acceso y condiciones del transporte, no solo de la distancia recorrida.

17. ¿Recuerdas alguna experiencia que te haya marcado durante estos trayectos?

(Carlos, 35 años, masculino):

“la primera y la buena es que yo ya iba tarde hacia el trabajo y el chófer condujo bastante rápido, se metió en la carretera de alta velocidad, no subió transporte y eso hizo que redujera el tiempo de traslado en 20 minutos, lo que me hizo llegar temprano a mi trabajo, eso fue fantástico”

(Magali, 24 años, femenino):

“la gente se pone muy intensa, intento viajar en el vagón de las mujeres, porque, aunque sé que me van a aplastar, pero cuando viajo en el vagón de los hombres me han llegado a manosear y a tocar y es bastante incómodo, no te sientes bien contigo misma, me he sentido mal conmigo misma y he preferido salirme del vagón porque no me siento bien conmigo misma en ese momento [...] cedía el asiento, pero si me molestó la situación porque las palabras que utilizó diciendo que porque soy joven no me canso, la verdad, es muy molesto porque la gente no sabe lo que uno ha vivido durante el transcurso del día para que te hagan comentarios así y me sentí muy mal”

La experiencia de Carlos demuestra la valoración de la eficiencia temporal como un factor crítico en la movilidad urbana. Retomando nuevamente a Lefebvre (2013) el espacio

percibido desde el tiempo ahorrado en el trayecto se traduce en bienestar y reducción del estrés, elementos invisibles en la planificación urbana pero centrales en la vida cotidiana de los usuarios, que pueden alterar las experiencias cotidianas de manera significativa.

En el caso de Magali, describe dos experiencias negativas que ilustran la vulnerabilidad de las mujeres y jóvenes en el transporte público. Desde la perspectiva de Lefebvre (2013) el espacio vivido para Magali, el transporte se convierte en un espacio de riesgo y estrés, donde la cotidianidad está mediada por la necesidad de autoprotección y vigilancia constante.

Desde la teoría de Harvey (2013) y la experiencia de Magali, evidencian que la ciudad no garantiza derechos colectivos plenos, ya que la movilidad debería ser segura para todos, pero en la práctica el espacio urbano reproduce desigualdades estructurales, incluyendo el género y la edad.

Bloque 4. Impactos en la calidad de vida de los usuarios

18. ¿De qué manera sientes que estos traslados influyen en tu vida diaria?

(Carlos, 35 años, masculino):

“Claro que sí impacta. Porque conozco personas que viven a media hora de camino de su trabajo y tienen mucho tiempo más para hacer otras cosas, lavar ropa hacer quehacer e incluso tener tiempo para hablar con su familia o hacer actividades juntos, desayunar, por ejemplo. Convivir o conversar, etcétera. Influye también en la calidad del sueño y que uno descansa menos porque hay que levantarse más temprano e inevitablemente, dormirse más tarde, digamos, tener todo listo para el día siguiente, irse a trabajar”

(Magali, 24 años, femenino):

“Pues en lo emocional creo que me ha afectado en los sentires. Por ejemplo, he sentido algo así como envidia por compañeros que viven cerca de la universidad [...] en lo personal me siento muy cansada, el dolor de mi espalda y pues no descanso bien a pesar de que siempre me duermo en las combis, aun así, me siento cansada y cuando llegó a mi casa intentó llegar con actitud positiva porque es pesado viajar y a veces me pongo de malas, pero eso afecta en mi relación con mi familia [...] me he quedado dormida muchísimas veces en clases, tuve

problemas con algunos profesores y discutí con compañeros porque a veces yo no podía entregar tareas porque no me daba tiempo”

El relato de Carlos enfatiza en la desigualdad en el uso del tiempo, al comparar su situación con personas que viven más cerca del trabajo. Esta desigualdad temporal se traduce en una limitación ya que el tiempo destinado al traslado resta horas a la convivencia, descanso y autocuidado. Lo que coincide con la crítica de Lefebvre sobre cómo el capitalismo urbano absorbe no solo el espacio, sino también el tiempo cotidiano.

Magali expresa como el trayecto genera desgaste físico tanto como emocional, el transporte se convierte en un espacio de agotamiento y sufrimiento. Harvey (2013) nos recuerda que la ciudad contemporánea está estructurada de manera que los beneficios como la cercanía y tiempo se concentran en unos sectores sociales, mientras que otros asumen el costo invisible del crecimiento urbano, las largas distancias, inseguridad y desgaste.

21. ¿Crees que el costo del transporte influye en tu economía? ¿Cómo?

(Carlos, 35 años, masculino):

“Influye bastante porque ese dinero bien lo puedo utilizar para completar una renta aquí en la Ciudad de México”

(Magali, 24 años, femenino):

“Yo considero que ese es un gasto alto para mi familia, pero mis papás no lo ven así, dicen que es un gasto que ellos tienen contemplado, a veces me ayudaba un poco las rutas largas porque me sobra dinero para poder comprarme algo de comer o para ahorrar, pero en la ruta corta ya no me sobra tanto dinero como antes”

La respuesta de Carlos demuestra que existe una relación entre movilidad y vivienda, en donde el gasto invertido en transportes absorbe los recursos que podrían destinarse para pagar una renta, condicionando el acceso a otros derechos básicos, como la vivienda. Refuerza la exclusión territorial.

Para Magali, el costo del transporte no solo afecta a ella individualmente, sino a su familia como unidad económica. Por lo tanto, implica un gasto que se normaliza en el presupuesto familiar (como lo mencionan sus padres) pero limita su autonomía económica, la de su familia y condiciona sus elecciones de consumo.

Bloque 5. Reconocimiento de la situación

22. ¿Crees que las autoridades o instituciones conocen o se interesan por las condiciones de transporte en el que te trasladadas?

(Magali, 24 años, femenino):

“La verdad, no creo que les interese tanto. No estoy muy segura de que lo consideren algo importante, quizá algunos consideran becas, pero, no creo que lo vean como algo importante”

La respuesta de Magali expresa una percepción de desinterés institucional frente a las problemáticas de movilidad. Los usuarios del transporte público sienten que sus experiencias cotidianas de inseguridad, incomodidad o precariedad no son tomadas en cuenta por las autoridades. La propuesta de Harvey (2013) permite explicar como la gestión de la ciudad, donde en lugar de garantizar derechos colectivos como un transporte seguro y eficiente, solo ofrecen apoyos como becas que no transforman las desigualdades estructurales.

25. ¿Crees que hay diferencia entre el transporte público en Ixtapaluca y el de la Ciudad de México?

(Magali, 24 años, femenino):

“pero sí he tomado combis en la avenida principal (Estado de México) y he sentido un poco de miedo de que alguien se suba a asaltarnos, pero nunca me ha pasado. Y en cuanto a higiene, el transporte en el Estado de México es mucho más sucio que los de la ciudad. Siento que tienen protocolos diferentes en el Estado y en la ciudad, pero, me he llegado a sentir insegura en ambos”

Magali percibe mayor riesgo de asalto en el Estado de México, sin embargo, también se ha sentido insegura en la Ciudad de México, lo cual confirma que la inseguridad en el transporte público es un problema estructural y transversal, no solo exclusivo de la periferia. Retomando

a Harvey (2013) se expresa cómo el espacio se organiza en función de lógicas administrativas desarticuladas, que suelen repercutir en la vida cotidiana de los usuarios.

Bloque 6. Percepción de los usuarios y reflexión final

27. Si pudieras cambiar algo en el sistema de transporte público del que haces uso, ¿Qué sería lo más importante para ti?

(Carlos, 35 años, masculino):

“Cambiaría varias cosas, comenzando por la educación vial y de ahí el respeto mutuo del conductor al pasajero y del pasajero hacia el conductor”

(Magali, 24 años, femenino):

“Pues de las rutas largas yo creo que cambiaría el límite de personas que pueden viajar en el metro porque esto hace que a veces vayan muy llenos los camiones, vaya más lento el metro, entonces, esto me hace creer que quizá poner un límite de personas mejoraría la experiencia [...] Y en cuanto a mi ruta corta sería agregar respaldos a los asientos en los que viajo en los camiones porque muchas veces están en malas condiciones o mal acomodados y lastiman”

La respuesta de Carlos manifiesta como la movilidad urbana no solo recae en la infraestructura del transporte público, sino también en cómo se interactúa en el espacio, donde los conflictos y tensiones entre pasajeros y conductores reflejan dinámicas de convivencia urbana. Se puede retomar a Lefebvre (2013) cuando habla del espacio vivido, el transporte no es solo una infraestructura concebida desde la planificación, sino un espacio cargado de tensiones y significados sociales.

Mientras Carlos enfatiza una necesidad de cambio de normas o interacción en el transporte, Magali apunta a cambios estructurales y materiales.

CONCLUSIONES

La presente investigación analizó el caso sobre la movilidad de dos usuarios del transporte público en la ruta de Ixtapaluca a la Ciudad de México, evidenciando que los desplazamientos diarios no solo implican un movimiento físico, sino también una serie de experiencias simbólicas que configuran la vida cotidiana de quienes habitan en la periferia de la ZMVM.

Los testimonios de los participantes permiten reflexionar sobre cómo la movilidad urbana influye directamente en la calidad de vida, afectando la salud física y emocional, el tiempo disponible para actividades personales y familiares, así como la economía de los usuarios.

La presente investigación optó por una metodología de estudio de caso centrado en dos participantes debido a la naturaleza exploratoria y profunda del análisis que se requiere. La movilidad urbana y sus impactos en la calidad de vida son fenómenos complejos, que involucran no solo aspectos físicos y económicos, sino también dimensiones simbólicas. Al centrarse en dos participantes con características diferenciadas un trabajador y una estudiante se logra capturar la diversidad de experiencias dentro de la misma ruta de movilidad, evidenciando cómo factores como la ocupación, la edad y el género influyen en su acceso al derecho a la ciudad.

Los hallazgos permitieron confirmar la hipótesis inicial, en donde se plantea como es que el contexto de movilidad de los usuarios del transporte público en la ruta Ixtapaluca a la Ciudad de México se caracteriza por las condiciones deficientes en las que se encuentran, la falta de rutas directas, transbordos obligatorios, transporte en condiciones físicas deficientes, inseguridad, irregularidad en horarios y costos elevados, mismas que impactan directamente en los usuarios y en su calidad de vida, limitándoles las oportunidades educativas, laborales y recreativas.

Además, la investigación evidencia que la experiencia de movilidad varía según el género y la ocupación, por ejemplo, en el caso de Magali, al identificarse con el género femenino tiene que enfrentar riesgos adicionales de acoso, mientras que los trabajadores dependen del transporte para cumplir con sus obligaciones laborales, lo que aumenta la presión sobre su

tiempo, energía y motivación en sus actividades. Sin embargo, los usuarios desarrollan estrategias de adaptación y resistencia, planificando sus rutas, la selección de asientos, el uso de audífonos y resignificando el espacio urbano, demostrando que la movilidad es también un espacio vivido y simbólico, tal como lo plantean Lefebvre y Harvey (2013).

Finalmente, y como reflexión, vivir en la periferia implica asumir una dinámica de constante resistencia, todos los días miles de personas recorren largas distancias desde municipios ubicados en la periferia para acceder a sus empleos, escuelas o servicios ubicados en la ciudad. En estos trayectos se enfrentan a riesgos que ponen en juego sus vidas, desde combis llenas, vagones del metro saturados, delincuencia, acoso, calles en pésimas condiciones y olvidadas. Por tanto, puede señalarse que el vivir en la perifera si contribuye a generar desigualdades sociales.

Los cuerpos de quienes experimentan diariamente estas rutinas y condiciones de movilidad solo han recibido el olvido, discriminación y hasta la actualidad casos que han terminado en decesos. La periferia resiste y sobrevive, esto es el resultado de años de exclusión social, abandono por parte de autoridades e instituciones, de un sistema negligente y corrupto que prioriza intereses privados en lugar del bienestar colectivo. La periferia resiste y exige justicia.

BIBLIOGRAFÍA

- Aguirre, J. (2017). Movilidad Urbana en México. Senado de la Republica. México.
- Baringo, D. (2023). La tesis de la producción del espacio en Henri Lefebvre y sus críticos: un enfoque a tomar en consideración
- Blanco, J. & Vecslir, L. (2023) Centralidades Urbanas.
- Castells, M. (1974) Movimientos sociales urbanos. Recuperado de: <https://urbanitasite.wordpress.com/wp-content/uploads/2020/08/manuel-castells-movimientos-sociales-urbanos.pdf>
- Comisión de Derechos Humanos. (2018). Informe especial, crecimiento urbano y derechos humanos en la Ciudad de México. Recuperado de: <https://cdhcm.org.mx/wp-content/uploads/2018/09/Informe-crecimiento-urbano.pdf>
- CONUEE, (2018). Movilidad Urbana Sustentable, México. Recuperado de: <https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/313972/movilidadurbanasostenible.pdf>
- Consejo de Evaluación de la Ciudad de México. (2020). Recuperado de: <https://www.evalua.cdmx.gob.mx/storage/app/media/DIES20/capitulo-1poblacion-y-territorio.pdf>
- Consejo Nacional de Población, 2024, Recuperado de: <https://www.gob.mx/conapo/articulos/centralizacion-de-la-zona-metropolitana-del-valle-de-mexico?idiom=es>
- CONUEE. (2018). Secretaria de Energía. Recuperado de: <https://www.conuee.gob.mx/transparencia/boletines/infomesdeactividades/Informe%20de%20actividades%202018.pdf>
- Delgadillo, V. (2016). Ciudad de México, quince años de desarrollo urbano intensivo: la gentrificación percibida Recuperado de: <https://www.redalyc.org/journal/258/25848509004/html/>
- Gobierno de la Ciudad de México. Acerca de la Ciudad de México
Recuperado de: <https://mexicocity.cdmx.gob.mx/e/about/about-mexico-city/?lang=es>
- Gobierno de la Ciudad de México. (2025) Recuperado de: <https://www.metro.cdmx.gob.mx/cronologia-del-metro>

- Guber, R. (2001). La etnografía. Método, campo y reflexividad. Norma, Colombia.
- Harvey, D. (2013). Ciudades rebeldes. Del derecho de la ciudad a la revolución urbana.
- Harvey, D. (1977). Urbanismo y desigualdad social, Madrid.
- Hiernaux, D. & Lindón, A. (2004). La periferia: voz y sentido en los estudios urbanos. Universidad Autónoma Metropolitana/Unidad Iztapalapa.
- Índice de Movilidad Urbana. (2019). Instituto Mexicano para la Competitividad. México
- INEGI. (2017). Encuesta Origen-Destino en hogares de la Zona Metropolitana del Valle de México. Recuperado el 11 de junio de 2025, de: https://www.inegi.org.mx/contenidos/programas/eod/2017/doc/resultados_eod_2017.pdf
- INEGI (2021). Censo de Población y Vivienda 2020. Recuperado de: <https://www.inegi.org.mx/programas/ccpv/2020/>
- INEGI. (2024). Encuesta Nacional de Victimización y Percepción sobre Seguridad Pública (ENVIPE). Recuperado de: <https://www.inegi.org.mx/programas/envipe/2024/>
- IFONAVIT. (2024). Entender la Ciudad de México: 500 años de perspectiva urbana. Revista Vivienda Infonavit. Recuperado el 16 de julio de 2025, de: <https://revistavivienda.infonavit.org.mx/2024/10/11/entender-la-ciudad-de-mexico-500-anos-de-perspectiva-urbana/>
- IMU (2019) Recuperado de: <https://imco.org.mx/indices/indice-de-movilidad-urbana/>
- Lefebvre, H. (1978). El derecho a la ciudad, Madrid.
- Lefebvre, H. (2013). La producción del espacio, Madrid.
- Martínez, C. C. (2018). El transporte público de la Ciudad de México: un servicio en transición y resistencia al cambio.
- Mena, J.E. (2019). La Zona Metropolitana del Valle de México: arreglos formales y fragmentación
- Pérez, L. (1990). La movilidad urbana en la Ciudad de México. Momento Económico. Pp. 13-15.
- RAE. (2014). Recuperado de; <https://dle.rae.es/conurbaci%C3%B3n>
- RAE. (2024). Recuperado de: <https://dle.rae.es/esteticismo>
- Schteingart, M. (1991). Espacio y vivienda en la Ciudad de México. El Colegio de México. Recuperado de: <https://muse.jhu.edu/book/74424> .

Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes. (2022). Gobierno de México. Recuperado de: <https://elmirador.sct.gob.mx/sobre-ruedas/la-evolucion-de-los-transportes-en-la-ciudad-de-mexico-iii>

UNAM. Positivismo durante el Porfiriato. Recuperado de: <https://elportalacademico.cch.unam.mx/alumno/historiademexico1/unidad5/sistemaPoliticoPorfirista/positivismo>

Secretaría de Movilidad. (2024). Transporte Público. Gobierno del Estado de México.
Villarreal. G. (2009). SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO Y DESPLAZAMIENTOS AL TRABAJO EN LA ZONA METROPOLITANA DEL VALLE DE MÉXICO. Revista Transporte y Territorio. pp. 112-143.

ANEXOS

ANEXO 1. GUION DE ENTREVISTA

Gracias por su participación. Mi nombre es Nailea, estudiante de la Licenciatura en Sociología de la Universidad Autónoma Metropolitana, Unidad Xochimilco. Actualmente curso el módulo XXII, denominado Sociología y Sociedad.

Es importante señalar que toda la información que me proporcione será manejada de manera absolutamente confidencial. Los datos obtenidos se emplearán únicamente con fines académicos y no se compartirán con terceros sin su autorización. Si durante el proceso surgen dudas o inquietudes respecto al manejo de la información, pueden manifestarlas en cualquier momento.

Su participación es esencial para el desarrollo de esta investigación. Le solicito que sus respuestas sean sinceras y lo más precisas posible, ya que permitirán obtener resultados relevantes y de calidad.

Nuevamente reitero mi agradecimiento por su tiempo, confianza y disposición para contribuir a este proyecto. Su apoyo es de gran valor para el avance de este trabajo académico.

Bloque 1: Datos de los participantes

1. ¿Cuántos años tienes?
2. ¿Con qué género te identificas?
3. ¿Trabajas?
4. ¿Estudias?
5. ¿En qué municipio vives?
6. ¿En qué alcaldía trabajas/estudias?

Bloque 2: Trayectoria personal y laboral o académica

7. ¿A qué te dedicas actualmente?
8. ¿Siempre has trabajado/estudiado en la Ciudad de México?

Bloque 3: Experiencia cotidiana de traslado

9. ¿Cómo te trasladas de tu hogar a tu trabajo/escuela?, ¿En auto propio o en algún tipo de transporte público?
10. ¿Qué medios de transporte usas en tu recorrido?
11. ¿En qué condiciones físicas se encuentran los medios de transporte que utilizas?
12. ¿A qué hora sales de tu casa y a qué hora llegas?
13. ¿Aproximadamente cuánto tiempo te haces en el traslado de tu casa a tu trabajo/escuela y viceversa?
14. ¿Cómo es un día cotidiano de tu traslado desde que sales de tu casa hasta que llegas a tu trabajo/escuela?
15. ¿Cómo es el traslado desde que sales de tu trabajo/escuela hasta que regresas a tu casa?
16. ¿Qué es lo más difícil o cansado de tu trayecto?
17. ¿Recuerdas alguna experiencia que te haya marcado durante estos trayectos? (Por ejemplo: un incidente, algo que te generó miedo, molestia o satisfacción).

Bloque 4: Impactos en la calidad de vida de los usuarios

18. ¿De qué manera sientes que estos traslados influyen en tu vida diaria? (Por ejemplo, en tu descanso, salud o relación familiar)
19. ¿Sientes que las condiciones en las que se encuentran los transportes han impactado tu estado de ánimo o tu motivación laboral/académica?
20. ¿Aproximadamente cuánto inviertes en pasajes?
21. ¿Crees que esta inversión influye en tu economía? ¿Cómo?

Bloque 5: Reconocimiento de la situación

22. ¿Crees que las autoridades o instituciones conocen o se interesan por las condiciones de transporte en el que trasladas?
23. ¿Crees que las autoridades o instituciones conocen o se interesan por las necesidades de transporte de quienes viven en Ixtapaluca?
24. ¿Has realizado alguna denuncia, reporte o queja respecto a tu experiencia usando transporte público?

25. ¿Crees que hay diferencia entre el transporte público en Ixtapaluca y el de la Ciudad de México?
26. ¿Sientes que esta situación genera desigualdades o injusticias? ¿Por qué?

Bloque 6: Percepción de los usuarios y reflexión final

27. Si pudieras cambiar algo en el sistema de transporte público del que haces uso, ¿qué sería lo más importante para ti?
28. Respecto a tu respuesta anterior, ¿crees que así mejoraría tu traslado?
29. ¿Te gustaría compartir algo más que no te haya preguntado, pero que consideres importante sobre tu experiencia de movilidad?

ANEXO 2. TRANSCRIPCIÓN DE ENTREVISTA 1.

Nailea: La siguiente entrevista está compuesta por 6 bloques y 29 preguntas. El primer bloque va de datos generales y continuamente los siguientes bloques son sobre datos más específicos. Comenzamos.

Nailea: ¿Cuántos años tienes?

Carlos: 35

Nailea: ¿Con qué género te identificas?

Carlos: Masculino

Nailea: ¿En qué trabajas?

Carlos: Atiendo un restaurante.

Nailea: ¿Estudias?

Carlos: No.

Nailea: ¿En qué municipio vives?

Carlos: Ixtapaluca.

Nailea: ¿En qué delegación trabajas?

Carlos: Cuauhtémoc.

Nailea: Los siguientes bloques son para conocer un poco más sobre tus experiencias. ¿A qué te dedicas actualmente?

Carlos: Soy mesero de un restaurante de cadena de alimentos en la Colonia Roma.

Nailea: ¿Y cuánto llevas en ese empleo?

Carlos: Un año, aunque siempre ha trabajado en la Ciudad de México.

Nailea: El tercer bloque es sobre tu experiencia cotidiana de traslado. ¿Cómo te trasladas de tu hogar a tu trabajo?

Carlos: Transporte público 100%

Nailea: ¿Qué medio o medios de transporte usas para ese recorrido?

Carlos: Utilizo desde moto taxi hasta el metro, pasando por combis o camiones

Nailea: ¿En qué condiciones se encuentran los transportes que utilizas?,

Carlos: Son variables, unos están en buenas condiciones y otros son muy inseguros, ha habido ocasiones donde no tiene pasamanos o ya se están rompiendo., a veces el chofer no es muy cortés, cobra de más y hay que estar atento a eso, mientras que la carretera tiene demasiados baches y hay mucho tráfico, y permanezco atorado sin moverme durante bastantes minutos, mientras que el chofer pues no busca rutas alternas o va pasando el pasaje hasta que se llene la unidad y eso retrasa la llegada a mi destino.

Nailea: Por ejemplo, esto que comentas sobre que el chofer no busca rutas alternas, ¿crees que es culpa del chofer o crees que existe un trasfondo que vaya más allá del chofer, algo más que no permita que haya alternativas o que chofer las busque?

Carlos: Desde mi punto de vista es la única ruta, no hay manera, hablando de espacio no hay, no hay ruta más que la Zaragoza o la México Puebla. Todas te sacan ahí y todas desembocan ahí, lo que hace un cuello de botella, a pesar de que la Ignacio Zaragoza es bastante ancha, son como 8 carriles. Se encuentra porque están estacionados o hacen doble fila. Hay otros camiones, como te dije que empiezan a cargar de pasaje, pero no se orilla, entonces es muy complejo, socialmente hablando, es muy complejo porque los choferes no respetan el reglamento de tránsito, entonces no hay una infraestructura para abastecer la carga o toda la demanda de carros que van al mismo tiempo hacia la Ciudad de México al Estado porque no solamente es Ixtapaluca, es Chalco, Valle de Chalco, Chimalhuacán, San Vicente, Texcoco, entonces son 7 municipios que desembocan en la en la Ignacio Zaragoza. No se da basta

Nailea: ¿A qué hora sales de tu casa y a qué hora llegas?

Carlos: Salgo aproximadamente a la 1 PM. y regreso a casa como las 2:00 de la mañana

Nailea: ¿Y crees que puede variar dependiendo a tu horario de trabajo o alguna otra situación?

Carlos: Podría variar dependiendo el día, ya que viernes y sábado es cuando más tráfico hay, mientras que los domingos es cuando menos tráfico hay, y también depende de la hora del día, si trabajara, por ejemplo, en la tarde o en la noche, habría menos tráfico, por lo que me haría llegar más temprano al trabajo, pero a la hora de llegar a mi casa ya no habría tanto transporte porque todos van hacia el lado contrario de donde yo me dirijo

Nailea: ¿Has calculado cuánto tiempo te haces de traslado de tu casa al trabajo y viceversa?

Carlos: Sí, Son 2 horas a 2 horas y media de regreso de regreso.

Nailea: ¿Por qué varían en tiempo?

Carlos: Hay menos coches en tránsito y eso permite que la unidad pueda llegar más rápido, sin contratiempos, a excepción del transporte o pasajeros que suben y bajan de la unidad.

Nailea: ¿Cómo es tu día cotidiano de traslado desde que sales de tu casa hasta que llegas a tu trabajo? , alguna experiencia, no sé, por ejemplo, te ha tocado que conoces a personas porque siempre te la encuentras o con la actitud del chofer

Carlos: Mi experiencia, yo creo que podría traducirse en que a veces me encuentro a los mismos conductores, puede ser moto taxi que ya me llevó un día antes o 2 días antes y bajando de la moto taxi agarró la combi o el camión que también me he llegado a encontrar al mismo chofer de uno o 2 días antes, con una o 2 personas que también se dirigen hacia trabajar, pero no les he hablado. Y Siempre espero con otras personas al cruzar la calle porque es bastante el tráfico que se acumula en la zona del metro,

Nailea: Ahora que me comentas que tu horario de trabajo es de mediodía hasta la noche. ¿Crees que tus experiencias pueden cambiar respecto al horario?

Carlos: sí, completamente, ya que en el día es prácticamente hora pico, de los que vamos a entrar a trabajar en la tarde, y por la noche ya salió la gran mayoría de la gente y solamente

somos unos cuantos los que vamos hacia ese destino, por lo que hay menos gente y menos tráfico.

Nailea: Dentro de este traslado ¿qué es lo más difícil o cansado de tu trayecto?

Carlos: Los transbordos, porque no puedes simplemente ir en un solo transporte y que te lleve directo a tu trabajo mientras uno hace otras actividades sentado o puede tomar una siesta, sino que hay que estar alerta de baches, choques y la parte insegura, donde hay que estar alerta por si alguna persona con malas intenciones se suba a la unidad.

Nailea: ¿Recuerdas alguna experiencia que te haya marcado durante tus trayectos?, por ejemplo, algún accidente que te haya tocado ver, algo que te generó miedo a una discusión con alguna persona, con el conductor, insatisfacción, o hasta experiencia buenas.

Carlos: Sí, tengo varias, una de cada una, podrías explicarme una de cada una, la primera y la buena es que yo ya iba tarde hacia el trabajo y el chófer condujo bastante rápido, se metió en la carretera de alta velocidad, no subió transporte y eso hizo que redujera el tiempo de traslado en 20 minutos, lo que me hizo llegar temprano a mi trabajo, eso fue fantástico. Ah, una mala experiencia respecto al transporte es que el conductor quería cobrar como si yo viniera de la base y realmente no subía ahí y me quería cobrar más de lo que normalmente yo pago, abusando de su condición

Nailea: Gracias, ahora iniciaremos con el bloque cuatro. ¿De qué manera sientes que estos traslados influyen en tu vida diaria?, Por ejemplo, en tus descansos, en tu salud, ya sea física, emocional o en tu relación con tu familia

Carlos: Claro que sí impacta. Porque conozco personas que viven a media hora de camino de su trabajo y tienen mucho tiempo más para hacer otras cosas, lavar ropa hacer quehacer e incluso tener tiempo para hablar con su familia o hacer actividades juntos, desayunar, por ejemplo. Convivir o conversar, etcétera. Influye también en la calidad del sueño y que uno descansa menos porque hay que levantarse más temprano e inevitablemente, dormirse más tarde, digamos, tener todo listo para el día siguiente, irse a trabajar

Nailea: ¿Sientes que las condiciones en las que viajas o te trasladas han impactado en tu estado de ánimo o en tu motivación laboral?, en caso de que tu respuesta se sí, me podrías decir ¿cómo?

Carlos: Sí yo considero que si me afecta. Pero cada persona es diferente, a mí me afecta poco porque yo ya estoy acostumbrado de años atrás que me he trasladado, cuando antes me hacía 1 hora, después cambió a hora y media y actualmente que me hago 2 horas o inclusive dos y media con tráfico. Pero ya estoy acostumbrado a esos traslados un tanto cansados, un tanto largos, que al mismo tiempo me van mermando horas de sueño o también se puede decir como horas de descanso.

Nailea: ¿Has hecho cálculos de aproximadamente cuánto dinero inviertes en pasajes?

Carlos: Sí, aproximadamente gasto diariamente entre ida y vuelta 130 pesos, eso por día y si hago cálculos a la semana, 6 días a la semana durante los 30 días. Eso quiere decir que me tocan cerca de 26 días de trabajo de los 30 que tiene regularmente un mes, en donde gasto aproximadamente de 5 a 6000 pesos mensuales

Nailea: ¿Y crees que esta inversión en pasajes impacta en tu economía?, O sea, por ejemplo, si ese dinero lo podrías utilizar en otras cosas.

Carlos: Influye bastante porque ese dinero bien lo puedo utilizar para completar una renta aquí en la Ciudad de México.

Nailea: Ahora iniciaremos con el bloque 5. Pregunta 22 ¿Crees que las autoridades o instituciones conocen o se interesan por las condiciones de transporte en las que te trasladas?

Carlos: Desde mi perspectiva, pienso que las autoridades conocen cierto porcentaje de las anomalías que hay durante el trayecto, carreteras, transporte público e inseguridad. Pero no conocen el 100% y les interesa muy poco

Nailea: Por tu respuesta, ¿Crees que las autoridades no se interesan por las necesidades de transporte de quienes viven en, por ejemplo, en Ixtapaluca o en la periferia de la zona metropolitana del valle de México?

Carlos: Hay ciertas mejoras, eso sí, hay que reconocerlo, en cuanto al transporte público, porque ya se creó un transporte más seguro hacia Chalco, y se está pensando o se está planeando hacer un transporte público igualmente que sea del del Gobierno federal hacia municipios como Chimalhuacán, Texcoco o Ixtapaluca, pero este tipo de proyectos conlleva mucho tiempo y mucho tiempo en desarrollo.

Nailea: Y ¿has realizado alguna denuncia o reporte o queja respecto a tu experiencia usando el transporte público alguna vez?

Carlos: Yo en lo personal, no, nunca

Nailea: ¿Sientes que esta situación de los traslados largos y las condiciones en las que trasladadas generan desigualdad o injusticia?

Carlos: No es que sea tanto injusto, más bien es, el alcance que tiene cada una de las personas, ya sea de vivienda, el poder adquisitivo. Porque si tienen automóvil no necesitan del transporte público, sin embargo, generan más carga tráfico, lo que hace que haya más demora en los traslados. Pero puedo considerar que el hecho de tener varias alternativas diría la carga de transporte de gente

Nailea: ¿Crees que al Gobierno le falta implementar estrategias o planeación en el transporte?, porque en ese caso entiendo que las personas de la periferia se trasladan a la ciudad debido a que todo se ha centralizado en la ciudad, empleos, servicios, educación.

Carlos: Sí, completamente, ya que estaba proyectado para cierto número de gente en la periferia. Pero con el crecimiento de la mancha urbana. Se ha incrementado la densidad de población y eso lleva a qué se congestionen todas las vías, tanto principales como alternas, y eso fue un mal proyecto a 10 años, ya que nada más fue proyectado a 20, cuanto mucho 40 años y ahorita que ya han pasado más de 80 años desde que se planteó esas vías principales o arterias de la ciudad que conectan desde el estado de México y hacia el centro de la Ciudad de México. Se nota la falta de planeación.

Nailea: Y entre las preguntas anteriores, mencionabas que económicamente al hacer cunetas te alcanzaría para pagar una renta en Ciudad de México, ¿has pensado en rentar?, ¿o cuáles han sido tus razones para no tomar esa alternativa de venirte a rentar a la Ciudad de México?

Carlos: Qué bueno que mencionas eso, porque efectivamente desde el año pasado ya había tenido la intención de venirme a rentar aquí, no solo sino con mi familia. Pero desgraciadamente, no cuento con muchos requisitos que la gran mayoría de los arrendadores piden, como por ejemplo cartas de recomendación de personas a las que ya les renté la casa, así como también avales con propiedades en la Ciudad de México y son detalles que uno no cuenta o no puede conseguir más. Sobre el dinero o del compromiso que se tenga para poder pagar la renta, ya que me he comprometido con los mismos arrendadores futuros para pagar 2 depósitos más la renta corriente y aun así no aceptan y no están dispuestos a negociar y me veo obligado a seguir rentando en el Estado de México, puesto que los requisitos son menores.

Nailea: Y como último bloque, sobre la percepción de los usuarios y alguna reflexión final. Si pudieras cambiar algo en el sistema de transporte público del que haces uso, ¿qué sería lo más importante para ti o qué sería lo que tú cambiarías?

Carlos: Cambiaría varias cosas, comenzando por la educación vial y de ahí el respeto mutuo del conductor al pasajero y del pasajero hacia el conductor. Eh, me refiero al respeto, globalizando todo, que cobren correctamente la cuota que se debe, que las personas que no conducen el transporte público que sea orillen a la hora de estacionarse, que no, que no hagan dobles filas y que respeten. Seguramente habría menos conflictos. Seguramente habría menos tráfico. Justamente con respetar el hoy no circula para que haya mayor movilidad y justamente menos carga de automóviles circulando.

Nailea: Entre otras cosas, hace rato comentabas con Liz que sacar el teléfono en la combi es peligroso, me gustaría que me comentaras ¿por qué crees que es peligroso?

Carlos: Como ejemplo, hace algunos años, cuando yo vivía cerca de la escuela donde estudiaba, rentaba con otra persona que era mi rumi y a la verdad es que se vivía una tensión muy fuerte, ya que es una zona muy, muy roja. Y todo el transporte que iba hacia allá siempre

se subía a alguien a lo que se conoce coloquialmente como talonear, en donde siempre pedían dinero de una forma pasivo-agresiva para poder obtener ellos dinero de todas las personas, en el mejor de los casos. Pero había otras ocasiones donde fuimos víctima de asalto, en donde se subían como personas pasajeras, normales y ya en medio del trayecto sacaban armas y no solamente era una persona, sino eran tres o hasta cuatro, gritando, amenazando, diciendo groserías e incluso amedrentando a una persona como forma de intimidación.

Nailea: ¿Y ya para cerrar, te gustaría compartir algo más que no te haya preguntado, pero que consideres importante sobre tu experiencia de movilidad?

Carlos: Sí, yo creo que sí solamente completando la información que he dicho, y es que si hubiese una mayor vigilancia por parte de las autoridades habría menos inseguridad y al haber menos inseguridad, muchísima más gente viajaría en el transporte público porque también hay ocasiones donde mucha gente se contrata un taxi por aplicaciones o contratan taxis particulares que cobran más caro por la demanda que hay para evitar el transporte público y no ser víctima de estas inseguridades. Y que afortunadamente yo he visto que se han reducido a comparación de 6 u 8 años atrás, que es cuando tuve mis peores experiencias.

Nailea: ¿Y has notado alguna diferencia entre el transporte que tomas en el Estado de México y el transporte que tomas en la Ciudad de México?

Carlos: Sí, completamente. Estaría redundando lo que ya dije, el transporte público, yo lo agarro en el estado de México, pero ese es un trayecto tan largo que termina en la Ciudad de México, es que, en el borde de la Ciudad de México, Estado de México, ahí terminé un transporte y agarré otro en la Ciudad de México, por eso te digo, es el mismo hasta cierto punto del Estado de México y hasta cierto punto en la ciudad. Y después agarró el metro, o sea la diferencia nada más el metro,

Nailea: Me podrías contar más sobre tu experiencia en el transporte público

Carlos: O sea influye mucho cuánta gente sube, influye mucho si este güey es patón o influye mucho si respeta o no los semáforos influye mucho si se va por la de alta si se va por la de baja depende cada persona es diferente que conduce cada combi a pesar de que es la misma ruta influye mucho cada día es diferente pues pues sí que dejamos hacer va no te estoy

diciendo el estado de México ah la otra parte ajá por eso te digo va de menos a más sí el moto taxi fue lo más deplorable porque no tiene los asientos no son económicos para empezar las llantas no son ergonómicas no tiene no tiene resortes no tiene amortiguadores no tiene muelles o sea los carros normales los tienen para no sentir el impacto tan recio y aparte los asientos no tienen mucho acojinamiento a veces son una tabla y ya párale de contar más aparte de los hoyos baches topes y demás que te encuentras terracería piedritas lo hacen un transporte ineficiente ineficaz o ineficiente después me subo a la combi, y cada persona es diferente cada combi es diferente porque puedes ir muy amontonado y va súper incómodo a tal grado de que se te duermen las piernas o cualquier otra parte del cuerpo si vas más o menos en donde puedas elegir cualquier lugar vas relativamente cómodo pero llegas a tu destino también influye en que si se va por la de alta no sufres tanto de baches tanto de topes y tanto de hoyos porque la calza nada es en su mayoría recta mientras que si se va por la de baja de velocidad hace más tiempo va pasando por muchos baches sube y baja gente etcétera y una vez llegando a mi destino en la Ciudad de México hago el cambio o el trasbordo al metro donde si bien puede tardarse unos minutos sabes que sí o sí va a llegar y no sufres de tráfico o baches o topes en su mayoría es más eficiente que cualquier transporte del estado de México. Mi traslado todavía no termina en el metro me bajo del metro y me subo al Metrobús en donde también es víctima del tráfico por si hay personas que no conocen el reglamento y se meten o invaden carriles del Metrobús que están confinados entonces eso hace que también pueda tardar más el Metrobús y se acumula más gente y a veces no alcanzó a subir pero por lo regular pasa normalmente a excepción de marchas o exceso de lluvia inundaciones etcétera y una vez que me bajo del transporte público que es el metro bus el último ahora sí camino son 5 minutos de caminata hasta mi trabajo y efectivamente como mencionas este trayecto ya va incluido en las 2:00 o 2:30 que me hago regularmente a mi trabajo vale mira crucería todo gracias

Nailea: puedes compartirme más sobre tus observaciones

Carlos: el conductor va rápido y tengo que agarrarme de todas partes si es que hay pasamanos porque hay veces donde no hay pasamanos y no tienes de dónde agarrarte más que del mismo asiento porque va tan rápido que va saltándose baches y va esquivando el tránsito aunque eso me permite llegar más rápido pero es un acto inseguro y en cualquier momento puede sufrir

un accidente o puede pasar algo ya que también en mi experiencia he visto accidentes durante la carretera que no me han pasado a mí pero que he visto en la misma carretera y eso reduce el tránsito y se genera tráfico siendo este un ejemplo mientras que por otro lado me subo a la combi otro día de la semana y la combi o el conductor va tan lento que uno se queda dormido junto con otros pasajeros por el calor o el bochorno que se llega a sentir en la combi y no hay suficiente área de ventilación y puede llegar a ver tanta gente que es tanto el calor que entre nosotros mismos nos quedamos dormidos recargados unos con otros incómodo porque hasta partes del cuerpo se llegan a dormir etcétera y hasta que se va desalojando la combi es cuando uno se va acomodando mejor y el chofer puede o no incrementar la velocidad para llegar rápido a su destino o sea otro ejemplo y te puedo decir estos 2 también ha sido uno solo o sea este güey le está tratando de esquivar pero llega un momento donde se estanca o voy muy cómodo voy muy cómodo pero este güey va super lento entonces me quedo dormido podría ser estos 2 también ha sido uno solo o sea este güey le está tratando de esquivar pero llega un momento donde se estanca o voy muy cómodo voy muy cómodo pero este güey va súper lento entonces me quedo dormido podría ser otro

Nailea: Hemos finalizado la entrevista, gracias por compartir conmigo tus experiencias.

ANEXO 3. TRANSCRIPCIÓN DE ENTREVISTA 2

Nailea: Pregunta uno, ¿cuántos años tienes?

Magali: Tengo 24 años.

Nailea: ¿Con qué género te identificas?

Magali: Femenino

Nailea: ¿Estudias o trabajas?

Magali: Solo estudio

Nailea: ¿En qué municipio vives?

Magali: Ixtapaluca

Nailea: ¿En qué alcaldía estudias?

Magali: Coyoacán

Nailea: Iniciamos con el bloque 2, mencionabas que solo estudias, ¿siempre has estudiado en la Ciudad de México?

Magali: No, solo la universidad

Nailea: Respecto a tu experiencia cotidiana, ¿Cómo te trasladas de tu casa a la escuela?, Por ejemplo, tienes quizá auto propio en motocicleta, transporte público, ¿en qué medio te transportas a la escuela?

Magali: Uso transporte público

Nailea: Me podrías platicar como es tu trayecto, si usas uno o varios medios de transporte, ¿Qué medios de transporte usas?

Magali: Pues uso una combi que me lleva hasta metro La Paz, me meto y de ahí otra combi que me deje en Canal de Chalco y un camión que me deja frente a la escuela, esos son todos los transportes que uso.

Nailea: ¿Qué condiciones físicas se encuentran los medios de transporte que utilizas?

Magali: Pues algunas veces los asientos son muy altos e incómodos, están rotos, sucios.

Nailea: ¿Aproximadamente cuánto tiempo te haces en transporte público?

Magali: Aproximadamente me hago 3 horas de ida y 3 horas de regreso, pues aproximadamente 6 horas al día de viaje

Nailea: ¿Cómo es tu rutina cotidiana al tomar el transporte?, o sea, de ida y de regreso. Para esta pregunta me gustaría que pudieras compartir alguna de tus experiencias en el transporte público

Magali: Pues tengo 2 rutas, la primera es un poco más larga y la segunda puede ser corta, pero es más cara. Pues lo que hago es esperar un camión que venga vacío, en el cual pueda sentarme porque tengo la espalda lástima debido a lo mismo de tener que viajar en transporte público. Me ha tocado combis que van sin respaldo en los asientos y prefiero esperarme a algún con asientos con respaldos en buenas condiciones para así evitar que más tarde me sienta mal con respecto a mi espalda. En el caso de los asientos, prefiero irme sentada en los asientos que están en la parte de atrás a sentarme en las laterales, porque cuando te sientas en las laterales las personas suelen empujarte y van de mal humor y se hace un conflicto entre personas en el transporte público. Y después de que subo a la combi suelo ponerme en mis

audífonos y dormirme durante el recorrido. Tengo otras experiencias respecto a las distintas rutas que puedo tomar, una ruta larga y una corta. No sé si te gustaría que te cuente.

Nailea: Estaría perfecto que me contaras más. De hecho, una de las siguientes preguntas se refiere a las experiencias que has tenido en el transporte público

Magali: Pues antes en la primera ruta que tomaba, de la combi al metro La Paz esa es obligatoria, esa no me la puedo saltar, es la única forma de llegar porque no hay otra forma de llegar al metro, del metro La Paz tomaba en dirección hacia Pantitlán y de Pantitlán hacia transbordé con la línea café, de ahí me iba en metro hasta la estación MIXhuca y me salía del metro para meterme al Metrobús y de ahí me iba directo hasta Bombas o Calzada del hueso y pues de ahí ya me bajaba del Metrobús para tomar el camión si iba muy tarde y si no me iba caminando hasta la escuela. Y pues la experiencia que tuve con esa ruta es que siempre iba parada en el metro, era casi imposible poder encontrar un asiento para poder ir cómoda porque siempre había demasiadas personas por el horario. Del recorrido que hacía del metro La Paz hasta Pantitlán, algunas de las experiencias que recuerdo es que había personas en el metro que separaban en la puerta y no dejaban pasar, no podía salir, en mi experiencia en la línea café era mucho peor porque en esa línea se mueven muchas personas y me tocó muchas veces ir a aplastada, empujada y jaloneada, las cosas que llevaba en mi mochila se aplastaban y en ocasiones me pasaba de estación de la que me tenía que bajar porque como intentaba ponerme en la entrada, pues al subir muchas personas me iban empujando poquito a poquito hasta que quedaba en la parte del medio del vagón y eso no me permitía salir con tiempo cuando llegaba a la estación en la que tenía que bajar y pues la desesperación era demasiada, porque iba tarde y aparte ya no podía bajar en la estación en la que tenía que bajar porque toda la gente te obstruye el paso. La gente se pone muy intensa, intento viajar en el vagón de las mujeres, porque, aunque sé que me van a aplastar, pero cuando viajo en el vagón de los hombres me han llegado a manosear y a tocar y es bastante incómodo, no te sientes bien contigo misma, me he sentido mal conmigo misma y he preferido salirme del vagón porque no me siento bien conmigo misma en ese momento. Desde mi experiencia he preferido cambiarme al vagón de las mujeres, pero las mujeres suelen ser más intensas en cuestión de empujar con mucha más fuerza y si te lastiman, no les importa, se ponen agresivos

verbalmente. en alguna ocasión yo estaba hasta el frente del metro Pantitlán hacia el metro La Paz la gente te empuja tanto que una vez me pegué con el tubo en el que te agarras, me pegué y me lastimé el brazo. por intentar agarrarme y que no me pasara nada mi brazo chocó muy fuerte y se pegó con el tubo y me lastimé, me dolió bastante, gracias a una señora que vio que me lastimé, pues me dio su lugar. También otra experiencia que me incomoda y no me gusta e incluso me pone de malas es que siempre iba parada en el metro, era muy raro que me tocara sentada. Pero después de un día tan largo en la escuela y viajar en transporte público es muy cansado. Había veces en las que mis pies ya no aguantaba y me duelen demasiado y en algunas ocasiones que he logrado encontrar asiento, hay señoras que se ponen muy intensas, si se ponen muy intensos por el asiento y más con comentarios sobre que me levante, porque dicen que soy más joven y aguanto más y no siento cansancio. Una vez alcance el lugar y no era un lugar de discapacitados o mujeres embarazadas, suelo evitar esos lugares, porque justamente sé que hay señoras que me pueden correr de ahí, porque sé que ese es un lugar reservado y prefiero evitarlos y esa vez me senté en un asiento más del vagón, no era ese asiento, entonces agarré mi teléfono por un momento mi intención era dormirme. Porque me sentía demasiado cansada. Y no me di cuenta que frente a mí se paró una señora. Que tenía un bebé en brazos. Y yo no me di cuenta. Yo estaba en mi teléfono. Y a punto de acomodarme para dormir. Entonces me di cuenta que una señora se me quedó viendo y me dijo. tú por qué no le das el asiento a la chica, tú eres joven, aguantas más. Entonces fue cuando levanté la mirada y me di cuenta que estaba la otra chica con su bebé. Entonces volteé a los lados y me di cuenta que había otra señora joven y se hacía la que no escuchaba nada de lo que estaba pasando y pues yo era la persona más joven en ese momento en el vagón y la señora Seguía haciéndome comentarios sobre ceder el asiento a la otra chica. Entonces sí, me molesté mucho en la forma en la que me decía las cosas. Me levanté y le respondí y le dije que no me había dado cuenta de que estaba la chica, cedía el asiento, pero si me molestó la situación porque las palabras que utilizó diciendo que porque soy joven no me canso, la verdad, es muy molesto porque la gente no sabe lo que uno ha vivido durante el transcurso del día. Para que te hagan comentarios así y me sentí muy mal. Quería cambiarme de lugar porque me sentí muy mal y no quería seguir ese vagón con las personas, pero no podía porque había demasiadas personas, que era casi imposible poder moverte del lugar. Después, bajaron personas y pude cambiarme de lugar, fue una situación que me molestó demasiado porque

pues al estudiar en el área la salud hay días en el que tengo que ir a clínica. Yo estoy todo el día parado y no puedo sentarme en ningún momento. Es muy mala onda de su parte de las personas que no se ponen a pensar que quizás sí somos más jóvenes, pero no significa que no nos cansemos. O que no tengamos un día pesado, quizá tengamos alguna condición que no nos permita hacer tanto esfuerzo. Una experiencia que he tenido en el Metrobús es que ese día tenía cirugía y lleva mis cosas en la mochila grande y en una bolsa, yo iba para allá y mis audífonos son inalámbricos, chiquitos, los de chicharito. Me los puse, pero se me resbalaba mucho de las orejas, en un freno, yo intenté agacharme para agarrarlo, pero se dio un freno y me caí, entonces me dio pena todas las personas que estaban ahí intentaron ayudarme a levantarme. Me preguntaron si estaba bien y pues ya les dije. y pues me dio mucha pena hacer tanto alboroto solo por un audífono, pero al mismo tiempo me sentí mal porque esos audífonos me lo habían regalado en mi cumpleaños, entonces fue el sentimiento de que son algo especial para mí. La gente piensa que solo hice mucho alboroto por unos audífonos, pero al final no lo pude, ni siquiera recuperar. Pero sí fue algo que me dolió mucho. Porque era algo sentimental para mí y justamente como iba en el Metrobús, pues iba parada y no había forma de recuperar mi audífono. Esas experiencias han sido razones por las que he decidido de cambiar el trayecto. También me ha pasado cuando fue la restauración de la línea 9, pusieron RTP, entonces cuando yo tenía que ir que salir de la escuela de noche y me regresaba por esa ruta, en me bajaba y ahí donde tomaba el RTP, en la noche ya hay demasiada gente y ya casi no pasan o estaban completamente llenos. Si ha llegado a ser muy cansado, me ha tocado ir parada y la verdad es que sí, era muy cansado. A veces ni siquiera hay lugares disponibles porque todos se bajan hasta la última estación. No sólo esperar el Metrobús, sino ir toda todo el viaje parado. A veces cuando me iba en el en el Metrobús, tenía que salir mucho más temprano de mi casa y así tomaba el Metrobús vacío y así poder tener un lugar e ir sentada todo el viaje. A veces me he quedado dormida parada y estuvo a punto de caerme muchas veces. Después del incidente que tuve con la señora, he intentado hacerme la dormida siempre que tomo un asiento. A veces si me dormía, luego luego, una vez viajé con síntomas de fiebre y en el asiento reservado, pero una señora de la tercera edad me levantó. Me sentía muy mal, pero le di el asiento. Entonces igual por eso, cuando tomo esos asientos o cualquier otro asiento me hago la dormida para que nadie me levante. Con respecto a asaltos solo una vez me han espantado en el camión. Se subió un chavo al camión

y nos dijo carteras y teléfonos, entonces me asusté mucho y como iba parada junto a la puerta, yo con el susto me bajé, ni siquiera había llegado a mi destino. Me tuve que bajar de un brinco de ese camión. Pero realmente nunca me han asaltado ni me ha tocado, pero si me ha llegado a bolsear y me han quitado mi cartera. Pero con lo que más he sufrido ha sido con viajar parada, que no pueda salir o bajarme. por eso ahora, en la nueva ruta que tomó las cosas son un poco más tranquilas.

Nailea: Todo es interesante, pero me llama mucho la atención lo que comentas sobre como al ser jóvenes minimizan nuestro cansancio, nuestra rutina del día, que al ser estudiantes no piensan en que quizá algunos días sales más temprano o sales más tarde de la escuela. ¿Entonces, crees que tu rutina puede variar de acuerdo con los horarios?

Magali: Sí, sí, cambia mucho, en la carrera hay horarios específicos, el horario de la mañana es de 8 a 12 de la tarde o el de la tarde es hasta las 8:00 de la noche, a mí me ha tocado experimentar con ambos horarios. Sí, cambia muchísimo el contexto de transporte porque a veces entre más temprano hay más gente, demasiada gente y eso puede hacer que se me haga más tarde por el retraso, tengo que ir parada y no hay de otra. En la nueva ruta, en donde batallo es en Santa Martha porque llegan a hacerse filas larguísimas en las que tienes que esperar una media hora para poderme ir sentado en la combi porque normalmente se esperan a que se llenen para salir. En la noche, pues ya no hay tanta gente, entonces tomó la primera combi que encuentro, de ahí ya no batalló tanto. Lo que más me ha frustrado de todas las rutas que he tomado es el metro, en ciertas ocasiones puede llegar a detenerse hasta 10 minutos y yo voy a la escuela con prisa, entonces eso me retrasaba. Otra cosa es que la lluvia pueda hacer que las cosas se compliquen más porque la gente se desespera. Después de las 8:00 de la noche ya todo tranquilo. Pero a la hora pico que es de 5 a 6 de la tarde es cuando hay más gente. Hay mucho más tráfico y todo va mucho más lento, lo mismo pasa en la mañana de 8 a 9 en donde yo más he batallado.

Nailea: Hablando de horarios, ¿qué es lo más temprano que te ha tocado levantarte para tomar el transporte? ¿y lo más tarde que has llegado a tu casa?

Magali: Lo más temprano que me he levantado es a la 3:30 de la madrugada porque me toma una hora para arreglarme y a veces ni siquiera desayuno, una hora a veces no es suficiente para que yo me arregle y si quiero desayunar tendría que levantarme aproximadamente 2 horas antes. A veces mi papá me lleva en la madrugada hasta el metro y tendríamos que salir a las 5:00 o 5:30 de la mañana para que llegáramos con tiempo al metro y lo más tarde que he llegado a mi casa es a las 11:00 de la noche. Eso fue de algún proyecto que hice. Sino salgo de la escuela exactamente a las 8:00 de la noche entonces llegare a las 11:00 de la noche a mi casa.

Nailea: Bueno, para continuar con el cuarto bloque que es sobre los impactos en la calidad de vida de los usuarios del transporte público. ¿De qué manera sientes que esos traslados influyen en ti, en tu vida cotidiana?

Magali: Pues en lo emocional creo que me ha afectado en los sentires. Por ejemplo, he sentido algo así como envidia por compañeros que viven cerca de la universidad y le he planteado a mis papás la idea de rentar cerca de la universidad, pero sale muchísimo más caro rentar que el transporte y me preocupa la parte económica, pero también me es cansado desvelarme todos los días, levantarme temprano, aunque actualmente la nueva ruta que tomó ha sido un poco más tranquila. Pero aun así, es cansado y con respecto al traslado, a veces igual la gente a mi alrededor me estresa, un poco igual los olores. Las conversaciones son incómodas, en lo personal me siento muy cansada, el dolor de mi espalda y pues no descanso bien a pesar de que siempre me duermo en las combis. Aun así, me siento cansada y cuando llegó a mi casa intentó llegar con actitud positiva porque es pesado viajar y a veces me pongo de malas, pero eso afecta en mi relación con mi familia, porque yo contestaba mal y enojada. Entonces me desquitaba y mi humor era muy malo, pero me di cuenta que eso afecta mi relación con mi familia cuando ellos no tienen la culpa de todo lo que me pasa en el transporte. Otra cosa es que cuando tengo la oportunidad de dormir lo hago, eso me ha aislado de algunas actividades con las personas que me rodean. También me he quedado dormida muchísimas veces en clases, tuve problemas con algunos profesores y discutí con compañeros porque a veces yo no podía entregar tareas porque no me daba tiempo, llegaba muy cansada a casa y ya no me da tiempo de hacer nada. Eso me ocasionó conflictos con

algunos amigos de la escuela, también era frustrante a veces sentir que no había empatía por parte de mis profesores y compañeros al no entender que viajaba por mucho tiempo y eso me provocaba cansancio y estrés.

Nailea: Ok, entiendo que es válido sentirse así cuando las personas no son empáticas con la situación. Continuando con la siguiente pregunta, aproximadamente has hecho cálculos de cuánto pasaje inviertes en estos trayectos y crees que es una inversión que influye en tu economía o la de tu familia. ¿Y cómo crees que influye en caso de que sí lo haga?

Magali: Quienes proveen económicamente mis pasajes son mis papás, me dan 100 al día para gastar, o sea, 500 a la semana y aproximadamente me dan 2000 pesos al mes, o sea en cuatro semanas. En la ruta anterior que tomaba me gastaba menos dinero aproximadamente 46 o 66 pesos y en esta nueva ruta llego a gastarme aproximadamente 80 y tantos pesos, pero me ahorra más tiempo y no me estreso tanto como tomar la otra ruta. Yo considero que ese es un gasto alto para mi familia, pero mis papás no lo ven así, dicen que es un gasto que ellos tienen contemplado, a veces me ayudaba un poco las rutas largas porque me sobra dinero para poder comprarme algo de comer o para ahorrar, pero en la ruta corta ya no me sobra tanto dinero como antes.

Nailea: Entiendo, bueno, continuamos con el bloque 5, va un poquito más con el reconocimiento de algunas instituciones o autoridades. Desde tu perspectiva. ¿Cómo crees que las autoridades o instituciones conocen o se interesan por las condiciones del transporte público en el que te trasladas?

Magali: La verdad, no creo que les interese tanto. No estoy muy segura de que lo consideren algo importante, quizá algunos consideran becas, pero, no creo que lo vean como algo importante.

Nailea: ¿Y crees que hay una diferencia entre el transporte que tomas en Ixtapaluca y el que tomas en Ciudad de México?

Magali: Pues dicen que el transporte del Estado de México es más inseguro que el de la ciudad, pero, la verdad es que yo me siento más segura en el del Estado que en el de la ciudad. A lo mejor es porque ya conozco bien todo Ixtapaluca, pero sí he tomado combis en la avenida principal y he sentido un poco de miedo de que alguien se suba a asaltarnos, pero nunca me ha pasado. Y en cuanto a higiene, el transporte en el Estado de México es mucho más sucio que los de la ciudad. Siento que tienen protocolos diferentes en el Estado y en la ciudad, pero, me he llegado a sentir insegura en ambos.

Nailea: Bajo tus experiencias y observaciones, ¿crees que esto puede ser un factor que genere desigualdades o injusticias sociales?

Magali: Pues creo que sí, porque hay personas que no se ponen en nuestro lugar. No me ha pasado, pero lo he visto en internet, en donde nos echan la culpa a los Estado de México de generar el tráfico y de haber mucha gente en el transporte público, hacen comentarios de que mejor consigamos trabajo cerca de donde vivimos para ya no ir a la ciudad, lo mismo con la escuela, limitándonos el acceso a la ciudad, generando sentimientos de que no pertenecemos a ese lugar, de que no deberíamos estar ahí. Eso lo siento como de discriminación, un sentimiento de superioridad de las personas de la Ciudad de México.

Nailea: La siguiente pregunta es, ¿cuáles son los motivos que te llevaron a estudiar en la Ciudad de México y no en una escuela más cerca de tu hogar?

Magali: Pues en primera, porque es la UAM es una de las mejores universidades del país y otra porque en teoría hay una universidad más cerca de mi casa, pero, aunque la UAM está más lejos, hay transporte y una forma de llegar, pero para la otra universidad no hay ni siquiera una forma de transportarme hasta allá o si la hay es mucho más pesada y no hay mucho transporte para llegar allá.

Nailea: ¿Y cuál crees que es el motivo de que tu traslado sea así? Porque pasas mucho tiempo en el transporte o algunas de tus experiencias no han sido tan buenas, inviertes mucho tiempo

de tu día y dinero para poder llegar a tu destino. ¿Crees o tienes algún motivo por el cual se deba todo lo que me has comentado hasta ahora?

Magali: Pues en cuanto a la ruta larga, creo que tiene que ver mucho con el mantenimiento que le dan al transporte. Pero me refiero, a que no hay un manejo adecuado del mantenimiento y esto hace que los trenes que no sean tan buenos se detengan en a cada rato, se descompongan o que vayan más lentos.

Nailea: Bueno para ya casi finalizar, el último bloque es sobre percepción y reflexión. Se pudieras cambiar algo del transporte público del que haces uso ¿Qué sería lo más importante que cambiarías?

Magali: Pues de las rutas largas yo creo que cambiaría el límite de personas que pueden viajar en el metro porque esto hace que a veces vayan muy llenos los camiones, vaya más lento el metro, entonces, esto me hace creer que quizá poner un límite de personas mejoraría la experiencia, quizá igual agrega asientos, la verdad no creo que se pueda, pero creo que sería algo que yo consideraría para mejorar el traslado de las personas. Y en cuanto a mi ruta corta sería agregar respaldos a los asientos en los que viajo en los camiones porque muchas veces están en malas condiciones o mal acomodados y lastiman, a mí personalmente me lastiman demasiado. O quizá mejorar las condiciones de las ventanas para que se puedan abrir y no ir todos asfixiados en el camión y mejorar las rutas para encontrar una ruta que me pueda ayudar a llegar en menos tiempo a mi destino.

Nailea: Y la pregunta para finalizar, ¿te gustaría compartirme algo más que no te haya preguntado, algo que tú consideres importante con respecto a tu experiencia de movilidad en tu trayecto, tu ruta?

Magali: Pues simplemente tener mucho cuidado, estar alerta a todo lo que pasa a tu alrededor. Tener paciencia y pues vas agarrando experiencia. Intentar ser un poco optimista y no dejar que te afecten las cosas malas que pasan. No tomarse todo personal y simplemente estar muy al pendiente de todo lo que pasa a tu alrededor. Para que no te tomen desprevenido

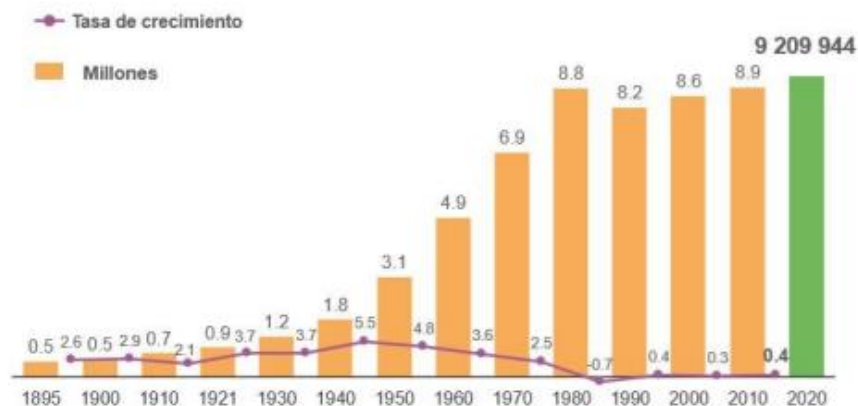
si algo llega a pasar o sientes que algo puede pasar. Y creo que eso es todo lo que podría decir.

Nailea: Hemos finalizado, en serio agradezco tu tiempo y tu participación, si tienes alguna pregunta, comentario o sugerencia lo tomare, gracias.

Magali: No, gracias a ti por considerarme para tu trabajo.

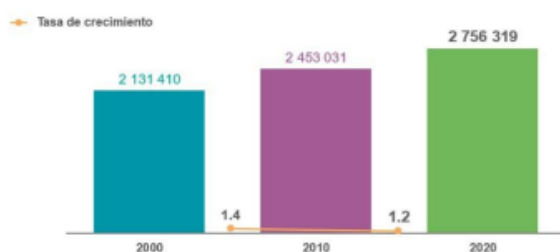
ANEXO 4. IMÁGENES

POBLACIÓN TOTAL Y TASA DE CRECIMIENTO PROMEDIO ANUAL, 1895-2020



Grafica de Población: INEGI, 2021, Censo de Población y Vivienda. Ciudad de México. Pág. 2

VIVIENDAS PARTICULARES HABITADAS Y TASA DE CRECIMIENTO PROMEDIO ANUAL 2000, 2010 Y 2020



Grafica de Vivienda: INEGI, 2021, Censo de Población y Vivienda. Ciudad de México. Pág. 4